Infrastructure Italia Land 9 S.r.l.

Valutazione di Impatto Ambientale
Titolo III del D.Lgs 152/2006

MIL09 – Nuovo Sito Produttivo
Via Marco Polo 2
20066 Melzo (MI)

Documento: 3989 AP LI 16 – Studio di Traffico

Progettista firmatario del report specialistico:

Polinomia srl - Direttore tecnico ing. Vito Damiano Rossi – iscritto all'Albo degli Ingegneri della Provincia di Monza e della Brianza n. A 2746

Data
Marzo 2026

L22DC Lombardini22 DESIGN THINKING

MIL09 – Nuovo Sito Produttivo del comune di Melzo

Titolo

Studio di traffico

Data		
marzo 2026		

POLINOMIA

Polinomia S.r.l
Società di ingegneria e matematica applicata

Sede legale
Viale Lazio 8
20135 Milano (MI)

Sede operativa
Via Gerolamo Borgazzi, 17
20900 MONZA (MB)

tel 02-20404942
e-mail: segreteria@polinomia.it
PEC - polinomia@pec.it

Redatto da	*Approvato da*	*TIMBRO E FIRMA*
Ing. V.Damiano Rossi Ing. Francesco Castelnuovo	Ing. V.Damiano Rossi (Direttore Tecnico) Albo Ingegneri Provincia MB n. A 2746	ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA INGEGNERE ROSSI VITO DAMIANO Sez. A Settore n° A 2746

INDICE

1. PREMESSA 4
2. LA METODOLOGIA 5
3. DESCRIZIONE DELL'AMBITO 6
4. DEFINIZIONE DELL'AREA DI STUDIO E RILIEVI DI TRAFFICO 13
4.1. Rilievi del traffico maggio 2025 13
5. ANALISI DELLA CONGESTIONE 23
6. VERIFICA STATICA DEI NODI – STATO DI FATTO 29
6.1. Verifica dell'intersezione 1: rotatoria SP103dir/via delle Industrie 30
6.2. Verifica dell'intersezione 2: rotatoria SP13/SP103 30
6.3. Verifica dell'intersezione 3: SP13/viale Germania 30
6.4. Verifica dell'intersezione 4: SP13/via Colombo/via San Rocco 30
6.5. Verifica dell'intersezione 5: rotatoria SP14/via Verona/via Firenze 31
6.6. Verifica dell'intersezione 6: SP13/SP14/SP39 31
6.7. Verifica dell'intersezione 7: rotatoria SP39/A35var 31
6.8. Verifica dell'intersezione 8: semaforo via Martiri della Liberazione/via Vespucci 31
7. LO SCENARIO DI RIFERIMENTO 32
8. LO SCENARIO DI PROGETTO 33
8.1. Il progetto 33
8.2. Stima del traffico generato 34
9. VERIFICA STATICA DEI NODI – STATO DI PROGETTO 35
9.1. Verifica dell'intersezione 1: rotatoria SP103dir/via delle Industrie 35
9.2. Verifica dell'intersezione 2: rotatoria SP13/SP103 36
9.3. Verifica dell'intersezione 3: SP13/viale Germania 36
9.4. Verifica dell'intersezione 4: SP13/via Colombo/via San Rocco 36
9.5. Verifica dell'intersezione 5: rotatoria SP14/via Verona/via Firenze 36
9.6. Verifica dell'intersezione 6: SP13/SP14/SP39 37
9.7. Verifica dell'intersezione 7: rotatoria SP39/A35var 37
9.8. Verifica dell'intersezione 8: semaforo via Martiri della Liberazione/via Vespucci 37
9.9. Lo scenario di cantiere 37
10. RETE FERROVIARIA E TPL 38
11. RETE TPL PROGRAMMATA – PROGRAMMA DI BACINO 46
12. LA MOBILITÀ SOSTENIBILE: LE COLONNINE DI RICARICA PER VEICOLI ELETTRICI 50
13. LA MOBILITÀ SOSTENIBILE: IL COLLEGAMENTO DEI PERCORSI PCIR 51
14. L'ACCESSIBILITÀ AL POLO TECNOLOGICO 57
15. CONCLUSIONI 58
16. APPENDICE A - RILIEVI DI TRAFFICO FEBBRAIO 2025 60

L22DC

1. PREMESSA

Il presente studio di impatto viabilistico illustra gli effetti prevedibili su traffico e mobilità nell'ambito della proposta di attuazione dell'area di trasformazione in via Marco Polo 2 nel comune di Melzo (MI):

a. rilevamento del traffico nel mese di maggio 2025 nell'ora di punta alle principali intersezioni nell'intorno dell'ambito;

b. verifica della funzionalità dei suddetti nodi in ottemperanza ai metodi statici proposti dalla Dgr n. 3219 del 27.9.2006, sulla base dei rilievi effettuati;

c. verifica degli interventi ad ampia scala previsti nell'area;

d. stima dei traffici indotti comprensivi delle eventuali nuove attuazioni che si possono prevedere insistere sulla medesima rete viabilistica;

e. nuova verifica del nodo con l'aggravio del traffico aggiuntivo generato dalla completa realizzazione del comparto;

f. sono state analizzate le componenti di trasporto pubblico locale e ferroviario:

   i. rete Tpl esistente e di progetto come da Piano di Bacino

   ii. stazioni ferroviarie e fermate Tpl prossime al polo

   iii. descrizione del percorso più breve ciclopedonale

   iv. interventi progettuali per migliorare l'accessibilità al polo tecnologico

h. sono state analizzate le componenti di mobilità sostenibile in particolare per:

   i. pianificare l'installazione di colonnine per la ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica;

   ii. individuare un itinerario ciclabile di collegamento, tenendo come riferimento i Percorsi Ciclabili di interesse Regionale (PCiR) previsti dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC).

L22 DC

2. LA METODOLOGIA

Lo studio di impatto viabilistico di un'opera di urbanizzazione è basato sui tradizionali metodi di valutazione presenti nella letteratura internazionale dell'ingegneria del traffico e prevede le seguenti fasi:

- definizione dell'area di studio e rilievi del traffico con estensione almeno pari alle strade e intersezioni che si prevede possono essere interessate dall'intervento e del periodo di massima concentrazione del traffico (ora di punta). Il rilievo di traffico riguarda le quantità e tipologie di veicoli nell'area di studio, nelle principali intersezioni, con dettaglio delle manovre effettuate dai veicoli;
- stima del traffico generato, attratto e deviato nell'area di studio nell'ora di punta e nel corso dell'intera giornata in conseguenza dell'intervento;
- riproduzione dello stato attuale del sistema e dello scenario di traffico modificato;
- analisi degli indicatori di stato necessari e sufficienti alle valutazioni di carattere trasportistico (livelli di congestione, eventuale formazione di code, livelli di servizio attesi e loro confronti);
- valutazione degli eventuali interventi di mitigazione degli effetti sul sistema della mobilità e indiretti da questo generati.

L22 DC

3. DESCRIZIONE DELL'AMBITO

Il comune di Melzo si trova ad est di Milano in un'area compresa tra la A58 (Tangenziale Est Esterna di Milano – TEEM), la A35var (variante di Liscate della BREBEMI) e la SP103 "Cassanese", ed è attraversato in direzione nord-sud dalla SP13 Monza-Melzo

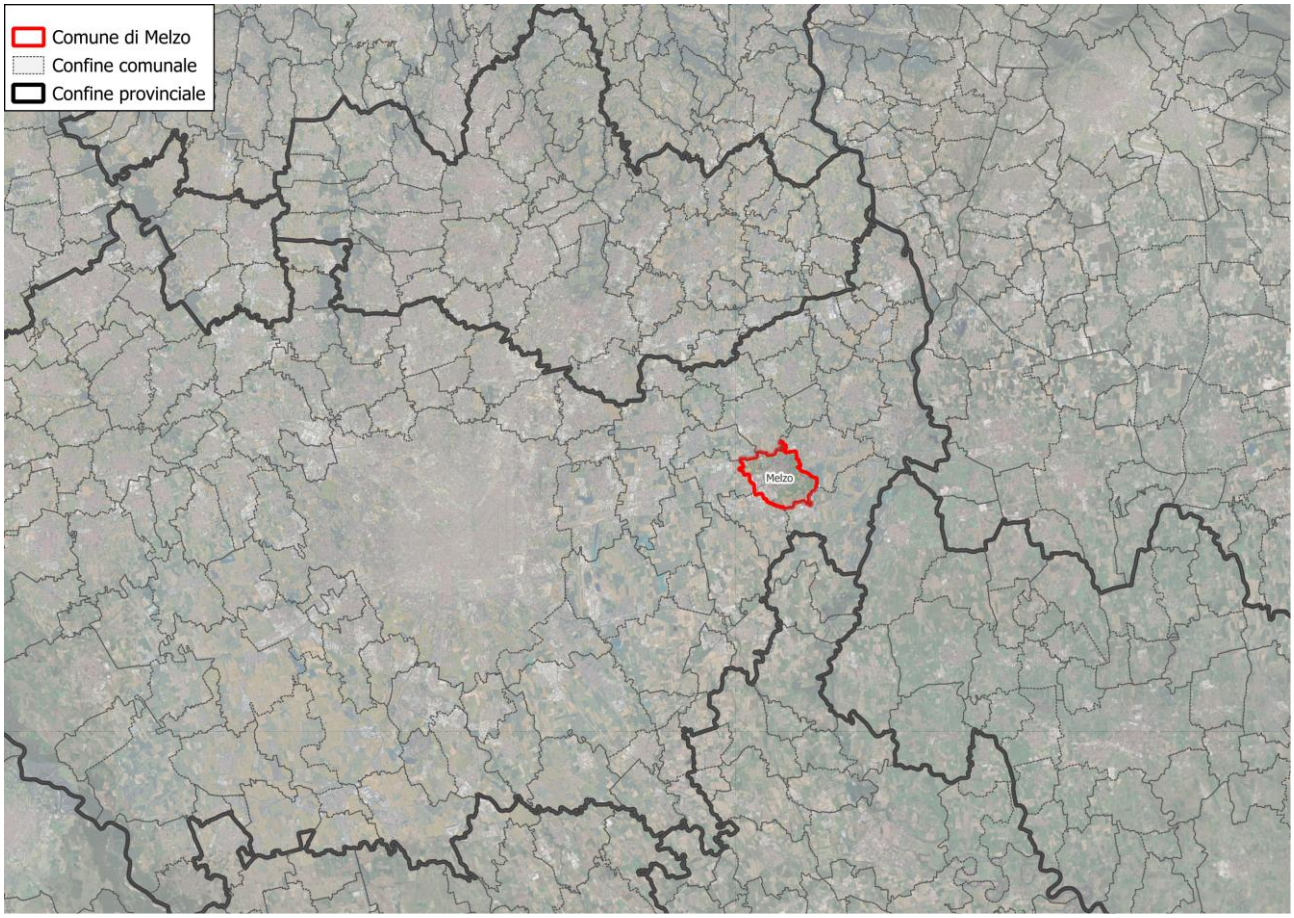


Figura 1 – Localizzazione di Melzo nel hinterland milanese

Il presente rapporto è finalizzato all'analisi di accessibilità nell'ambito di trasformazione di via Marco Polo 2 dell'ex Ecolgraf spa, nell'area industriale ad ovest del centro abitato.

L22 DC

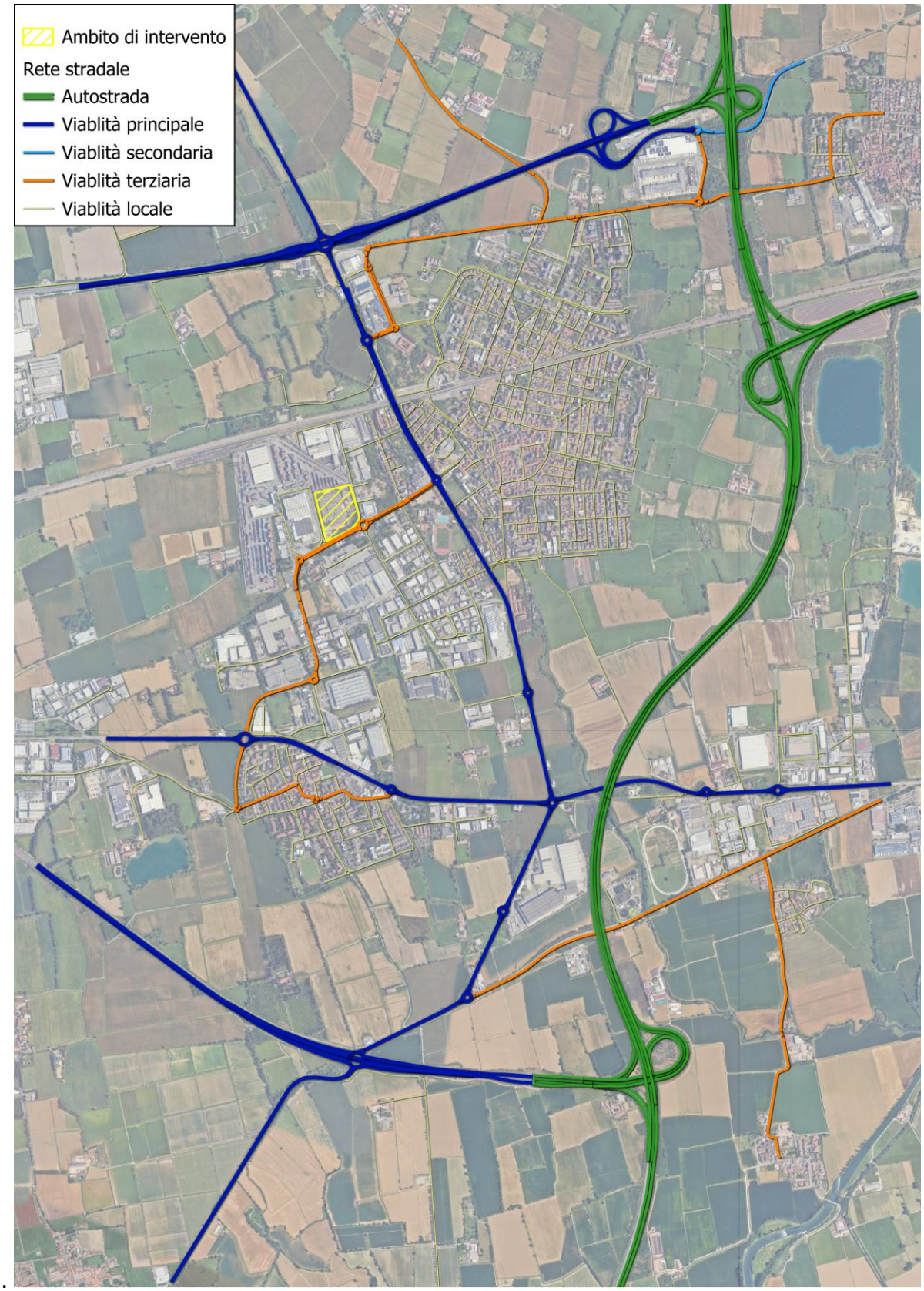


Figura 2 – Rete stradale di Melzo

L22DC

Nelle strategie di piano identificate dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Milano (PTCP) Melzo viene evidenziata come un polo attrattore del sistema insediativo e vengono riportate le grandi opere in progetto (nel frattempo realizzate).

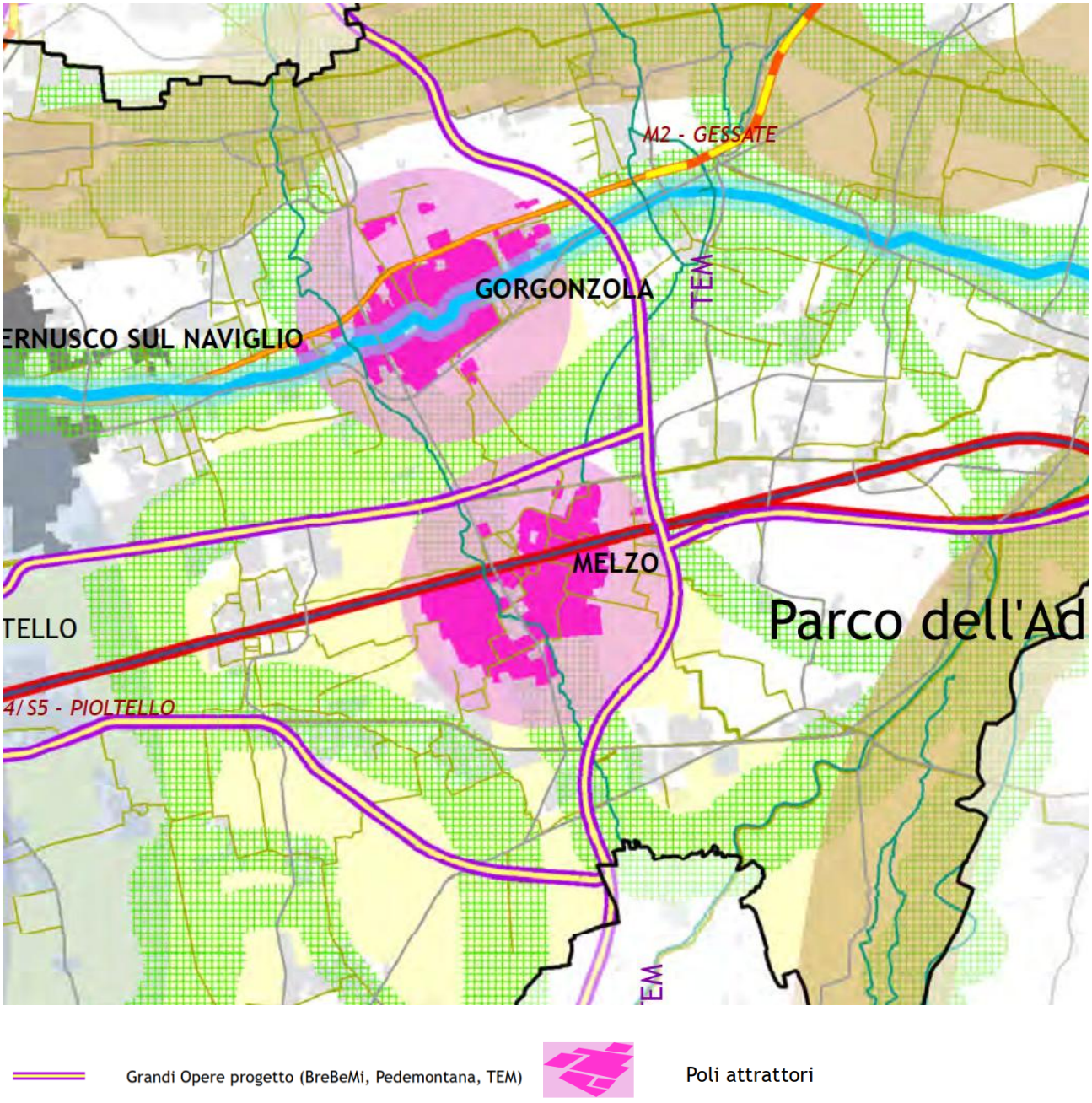


Figura 3 – Strategie di Piano – PTCP Milano - Tav.0

L22DC

Nella tavola del sistema infrastrutturale la rete delle opere in programma (nel frattempo realizzate) è costituita dalla A58, dalla nuova SP103, dalla A35var e da alcune intersezioni regolate a rotatoria.

Nella zona industriale sono riportati due centri logistici e intermodali (oggi entrambi attivi) e si conferma la stazione ferroviaria come punto di "interscambio di rilevanza locale".

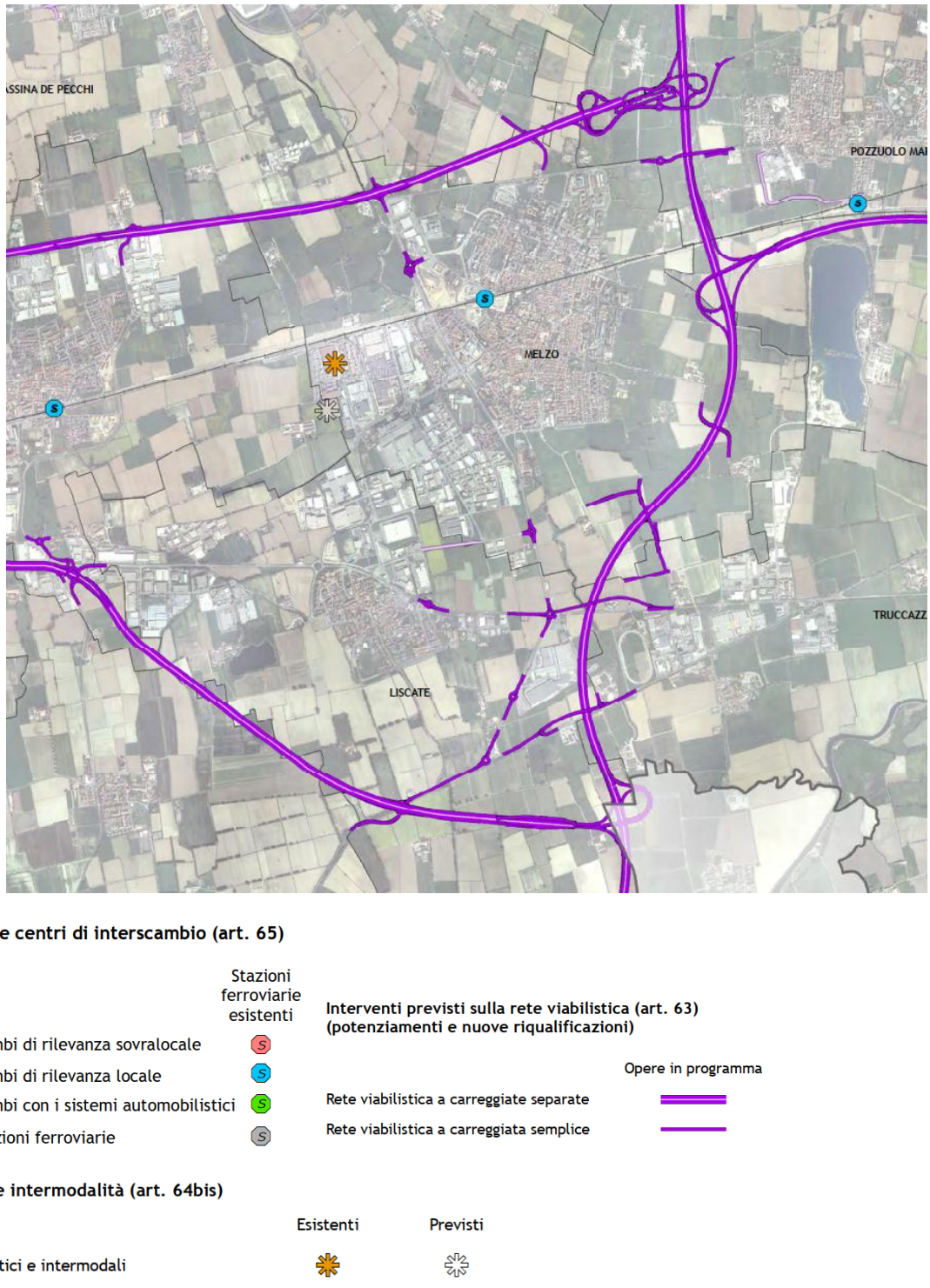


Figura 4 – Sistema infrastrutturale PTCP Milano - Tav.1 - Sez.1

L22DC

Anche per quanto riguarda la ciclabilità i percorsi individuati sono stati in larga parte realizzati dal 2013 ad oggi.

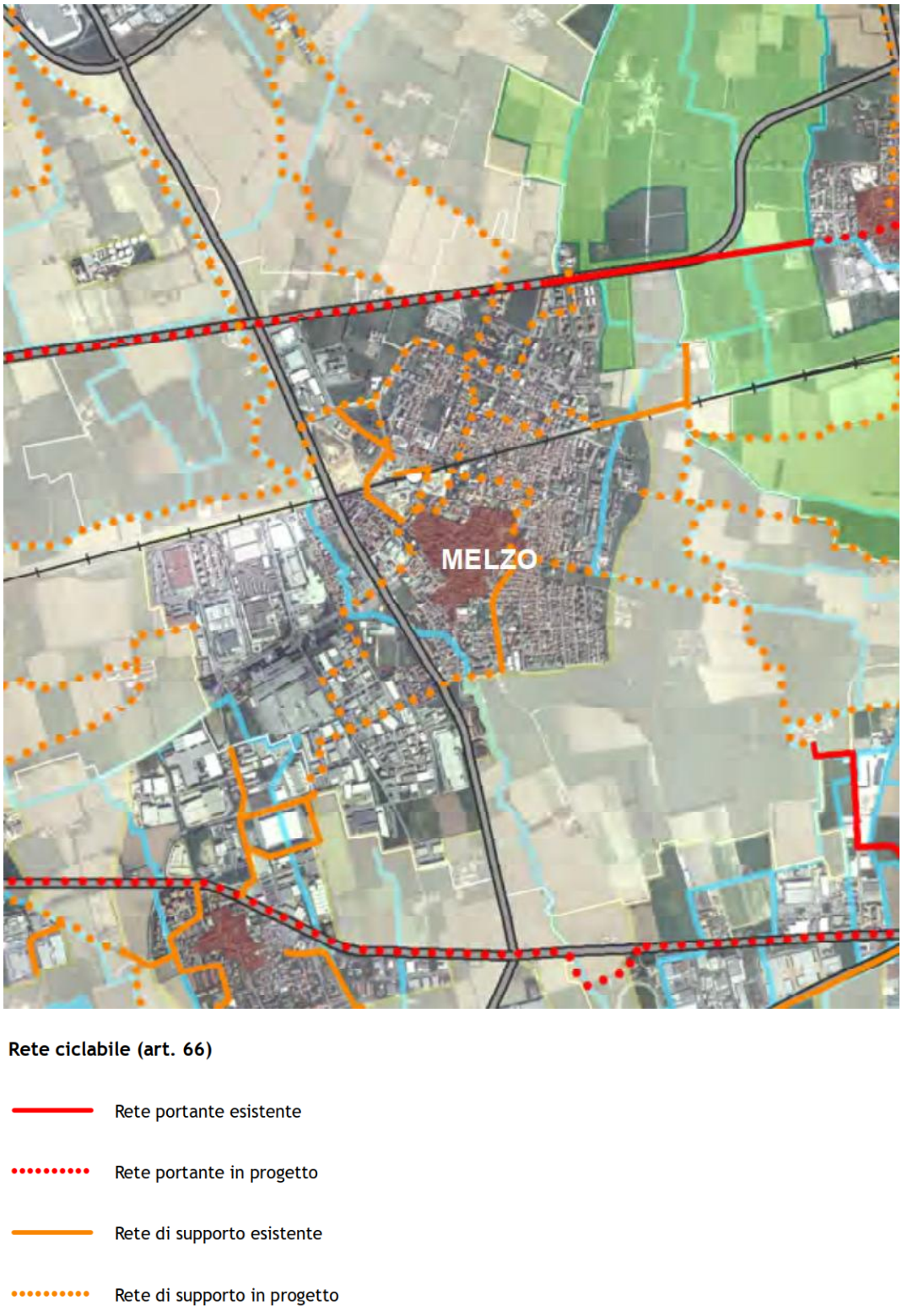


Figura 5 – Rete ciclabile provinciale PTCP Milano - Tav.8

L22DC

Il Piano di Governo del Territorio (PGT) di Melzo identifica l'ambito di analisi come appartenente al "tessuto per attività produttive di grandi dimensioni" e come area di espansione tra quelle "a destinazione urbanistica a servizi sovracomunali".

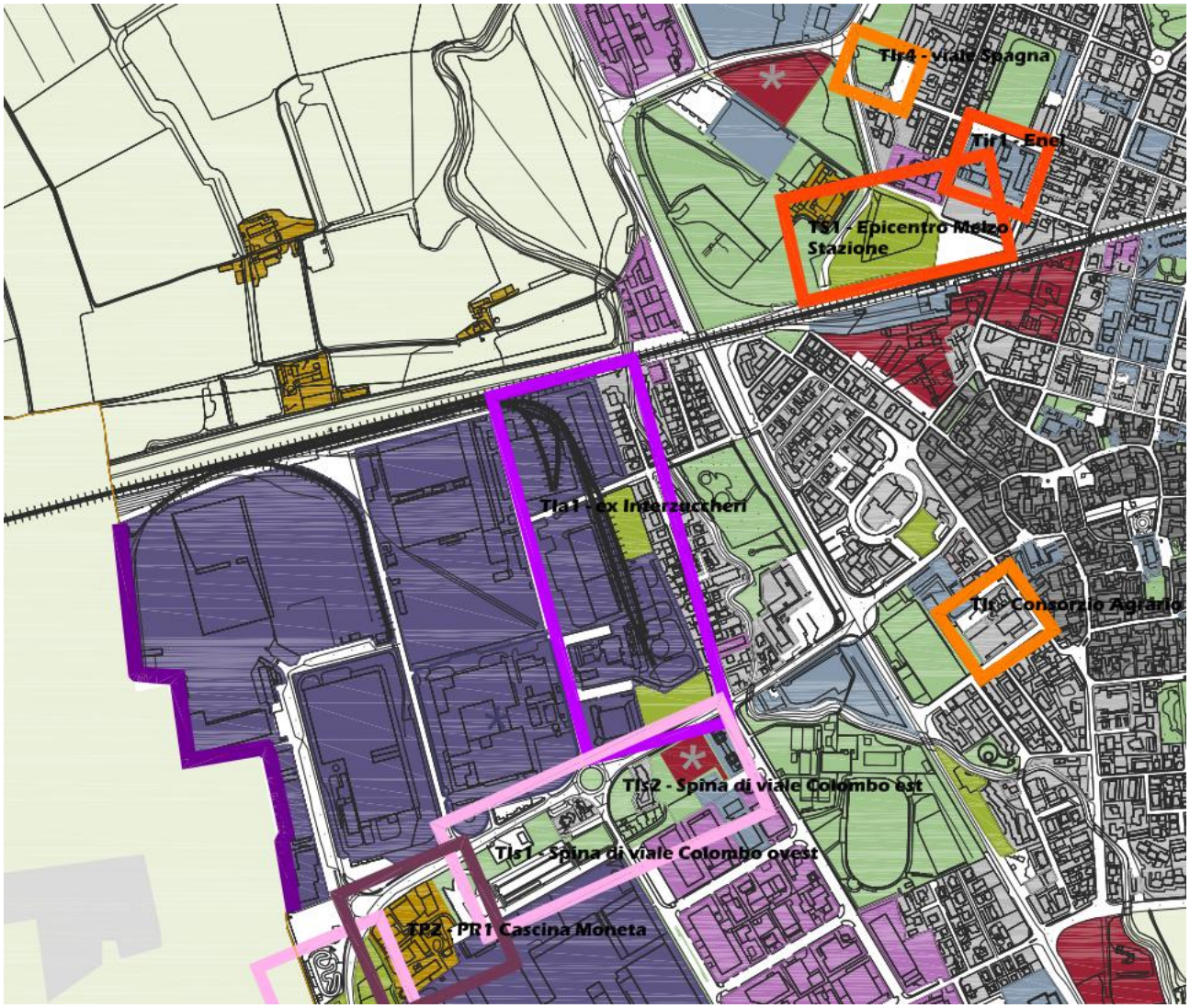


Figura 6 – Frammentazione degli insediamenti produttivi PGT Melzo – DdP A4

L22DC

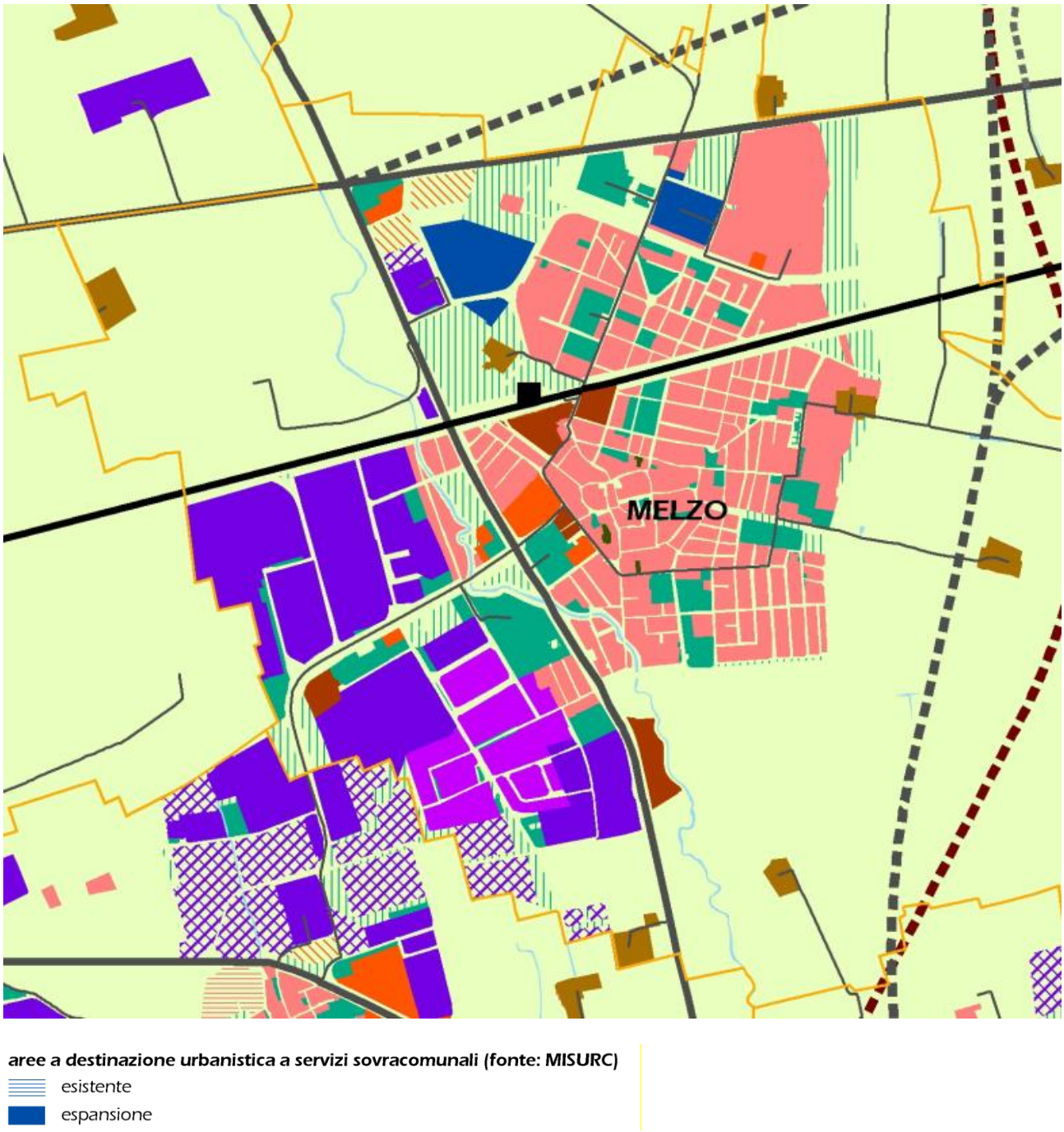


Figura 7 – Insediamenti – PGT Melzo – DdP 2.5

L22DC

4. DEFINIZIONE DELL'AREA DI STUDIO E RILIEVI DI TRAFFICO

L'area di studio è stata delimitata valutando gli effetti sulla rete attuale e prevista dal Piano Attuativo. Le indagini di traffico sono state condotte in corrispondenza di otto intersezioni lungo i principali itinerari di ingresso e uscita da Melzo:

1. SP103dir/via delle Industrie;
2. SP13/SP103;
3. SP13/viale Germania;
4. SP13/via Colombo/via San Rocco;
5. SP14/via Verona/via Firenze;
6. SP13/SP14/SP39;
7. SP39/A35var;
8. Via Martiri della Liberazione/via Vespucci/via Ferrero.

4.1. Rilievi del traffico maggio 2025

È stata condotta una indagine di traffico, al fine di verificare e caratterizzare i flussi di traffico gravanti sulla rete stradale nell'intorno dell'area di intervento.

Sono stati effettuati dei conteggi classificati nell'ora di punta del mattino (7:15-8:45), suddividendo il numero di veicoli in fasce di 15' e in classi veicolari: leggeri (moto, bici e autovetture) e pesanti (autocarri, bus e autoarticolati).

Il rilievo è stato condotto tramite riprese video e successiva restituzione tramite software di video-analysis o, per le manovre più complesse, tramite conteggio manuale da videoripresa. Nelle pagine seguenti, viene riportato il flussogramma della sezione di rilievo riferita all'ora di punta del mattino (7:30-8:30).

I coefficienti di equivalenza utilizzati sono quelli riportati nella d.g.r. 27 settembre 2006, n° 8/3219, ed in particolare:

- Moto in ingresso: 0.2 veq
- Moto in anello: 0.8 veq;
- Autovettura o furgone: 1 veq;
- Mezzo pesante (autocarro, autoarticolato etc) o autobus: 2 veq.

L22DC

Figura 8 – Intersezioni di monitoraggio del traffico

L22 DC

La rotatoria si trova lungo l'itinerario di scavalco della TEEM percorrendo il nuovo tracciato della SP103, ed è uno snodo di collegamento tra l'autostrada, il milanese e la bassa bergamasca.

Il flusso principale è in direzione Milano, che proviene principalmente da est e secondariamente da Melzo e Pozzuolo.

La rotatoria ha un diametro di 50m ed è dotata di doppio attestamento sui due rami della provinciale.

Non si registrano fenomeni di congestione durante l'ora di punta della mattina.

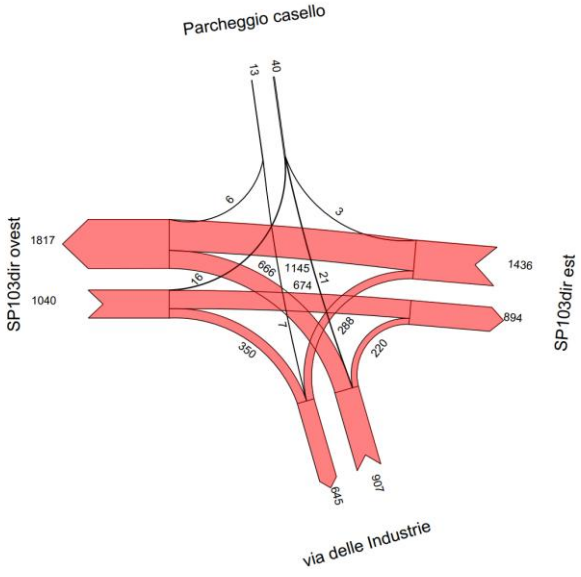
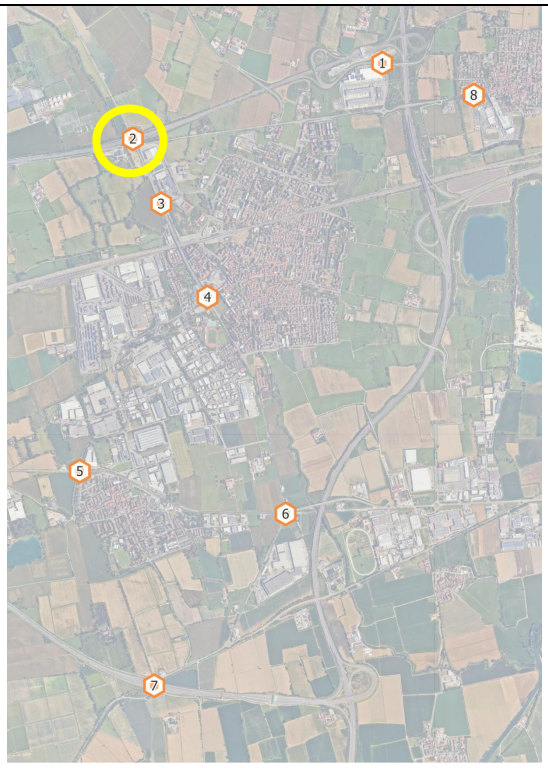


Figura 9 - Rilievo 1, intersezione SP103dir/via delle Industrie

L22 DC



La rotatoria è molto grande (diametro pari a 90m) e permette la connessione tra la SP13 e la SP103 (nel flussogramma non sono riportati i flussi di attraversamento della Cassanese, sopraelevata rispetto alla rotatoria).

I rami nord e sud presentano un doppio attestamento.

Il traffico è leggermente superiore in uscita da Melzo, sia in direzione Milano che verso Gorgonzola.

Non sono state osservate situazioni di blocco della rotatoria per via del traffico.

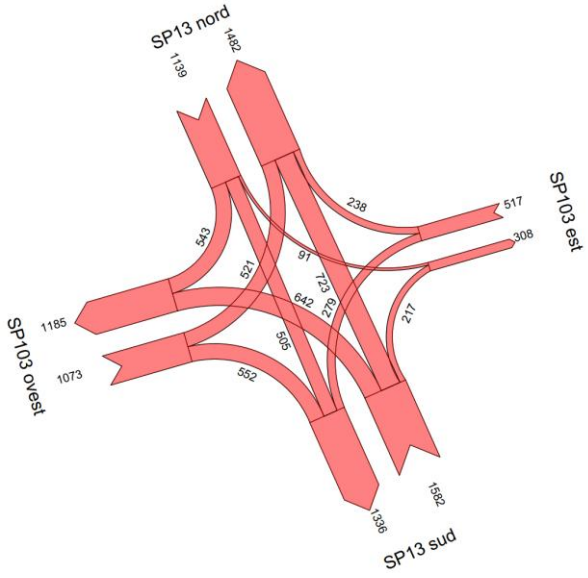
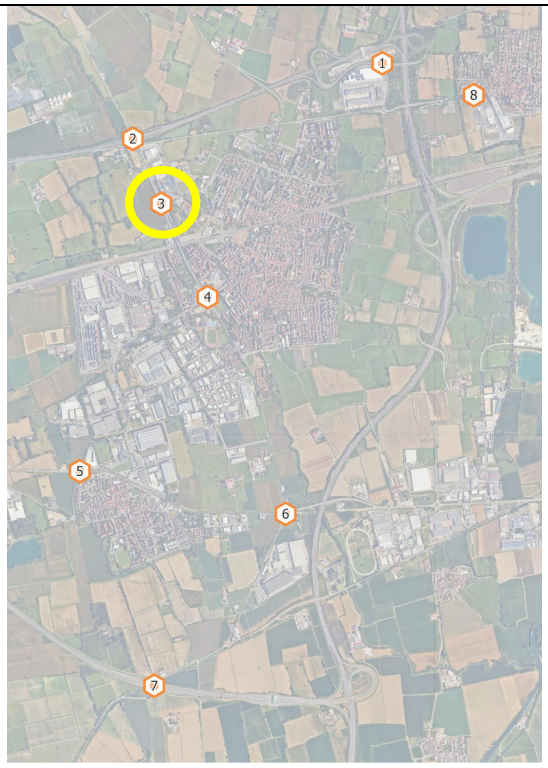


Figura 10 - Rilievo 2, intersezione SP13/SP103

L22 DC



La rotatoria, ancora esterna all'area urbana di Melzo, consente l'accesso al comparto industriale di viale Svezia/Norvegia, all'ospedale di viale Gavazzi e a tutta la parte residenziale della città posta a nord della linea ferroviaria.

Si conferma la leggera prevalenza di traffico in direzione nord, con il 30% del traffico ivi diretto in arrivo da viale Germania.

Durante l'ora di punta si hanno dei momenti di blocco della rotatoria per via della risalite di coda dall'intersezione 2. Tutti i rami sono dotati di doppio attestamento e in situazioni di forte traffico anche l'anello viene usato a doppia corsia.

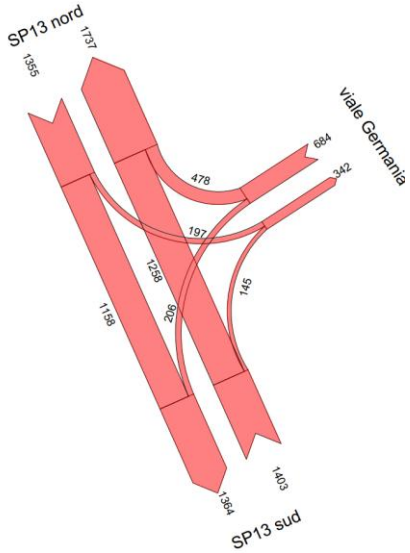
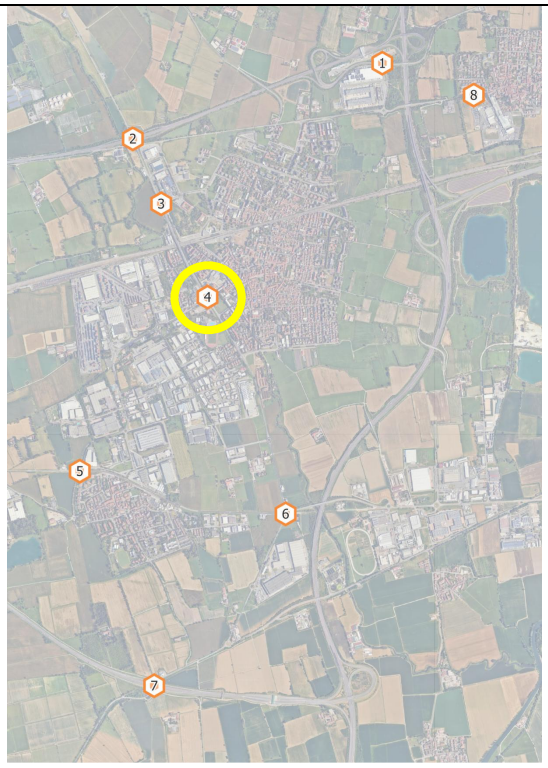


Figura 10 - Rilievo 3, intersezione SP13/viale Germania per Robecco - SS526

L22DC



L'intersezione si trova all'interno del centro abitato di Melzo e collega la parte residenziale est con la zona industriale ovest.

Tutti i rami sono a doppio attestamento e il diametro della rotatoria è di 52m.

Sulle vie Colombo e s.Rocco sono presenti degli attraversamenti pedonali, mentre sul ramo nord della provinciale c'è un sovrappasso pedonale.

Durante il monitoraggio non si sono verificate situazioni di congestione del traffico, per il quale continua a prevalere la polarizzazione verso nord.

Il traffico in ingresso a Melzo da nord si divide equamente tra la zona industriale (via Colombo) e la direzione sud.

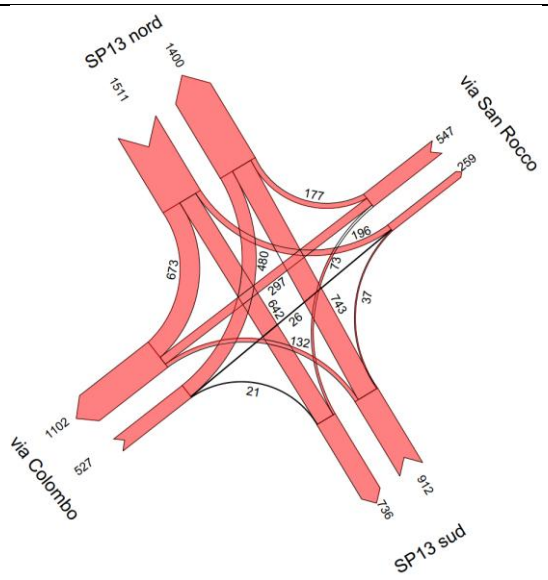
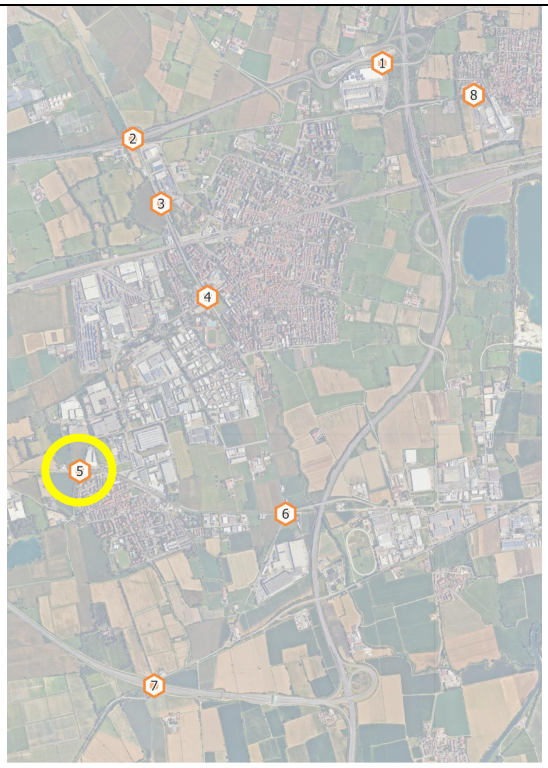


Figura 11 - Rilievo 4, intersezione SP13/via Colombo/via San Rocco

L22 DC



La rotatoria collega la zona industriale di Melzo a Liscate a alla SP14; ha un diametro di 75m e ogni ramo è regolato con singolo attestamento.

Il traffico è fortemente polarizzato verso Milano e non sono state riscontrate criticità.

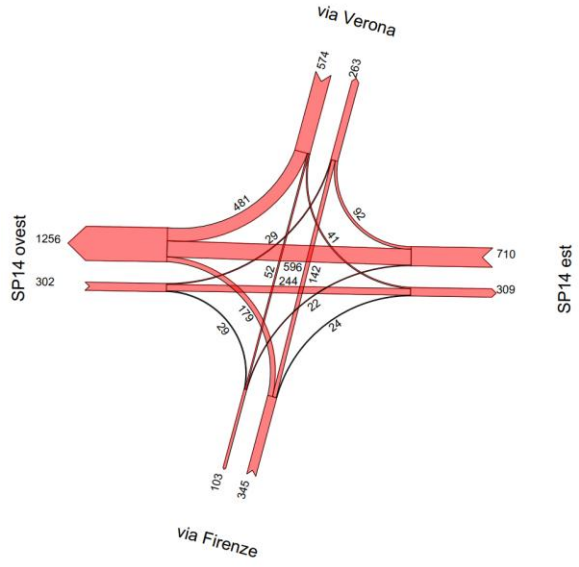
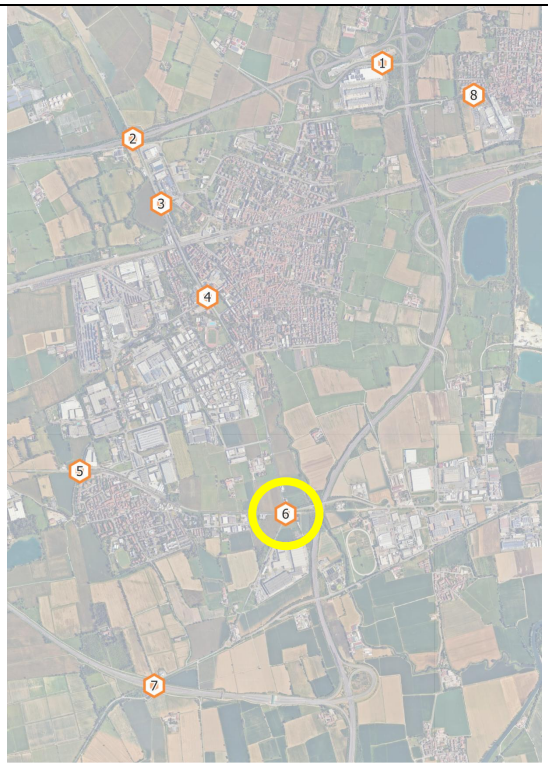


Figura 12 - Rilievo 5, intersezione SP14/via Verona/via Firenze

L22DC



La rotatoria si trova a sud di Melzo e a est di liscate, con i rami della SP14 regolati a doppio attestamento e il diametro esterno di 55m.

La quota di traffico prevalente proviene da est e si divide equamente verso Milano e verso Melzo.

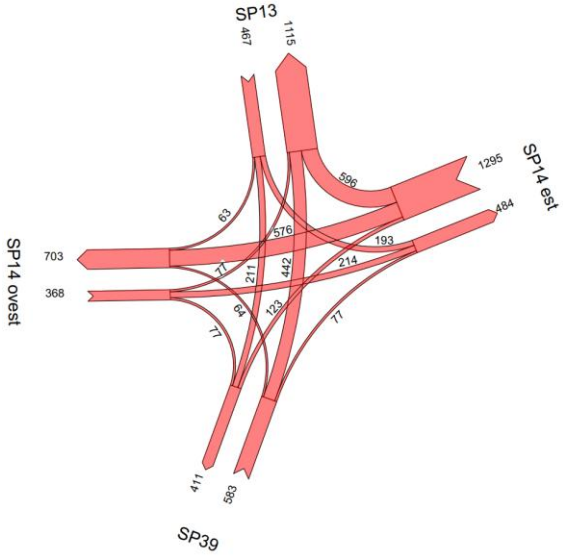


Figura 13 - Rilievo 6, intersezione SP13/SP14

L22DC

L'intersezione ha una geometria simile al nodo 2 e il traffico prevalente (proveniente da nord) si divide in maniera simile verso Milano e verso sud.

Anche in questo caso la rotatoria non evidenzia criticità dovute al traffico.

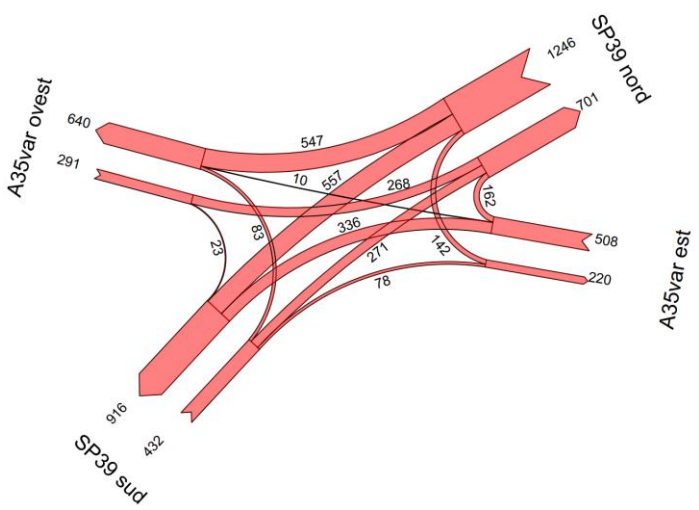
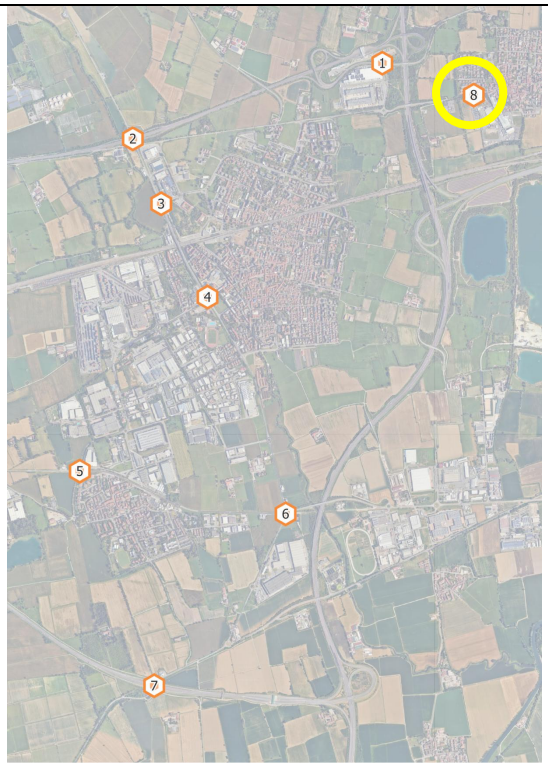


Figura 14 - Rilievo 7, intersezione A35var/SP39

L22DC



L'intersezione è regolata da semaforo ed è posta al confine ovest dell'area urbana di Pozzuolo Martesana.

Gli attestamenti di via della Liberazione sono dotati di doppia corsia specializzata.

Il traffico è fortemente polarizzato verso ovest, in uscita dall'abitato.

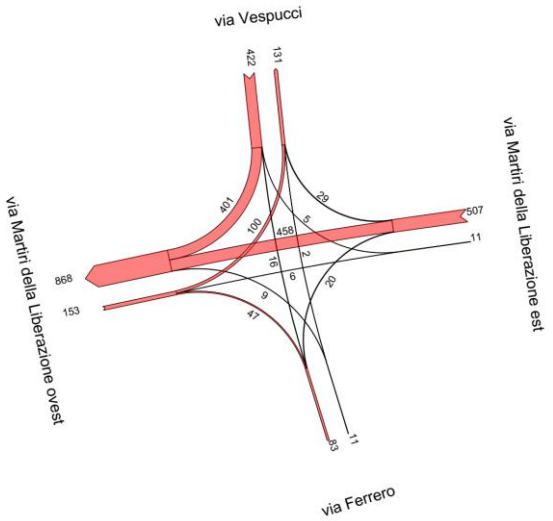


Figura 15 - Rilievo 8, intersezione Martiri della Liberazione/Vespucci/Ferrero

La tabella seguente riassume i dati di traffico rilevati ad ogni incrocio: il nodo 2 è quello più trafficato nell'ora di punta del mattino (circa 3500 veicoli totali in transito), seguito con valori compresi tra 2800 e 2900 veicoli dai nodi 1, 3 e 4. Le intersezioni a sud di Melzo risultano invece meno trafficate.

Il quarto d'ora più carico è quello compreso tra le 7:45 e le 8:00.

L22DC

Incrocio	Auto+Furgoni	Camion	Bus	Articolati	Moto	Bici	Totale	Veicoli equivalenti
1	2628	174	0	79	29	1	2911	3394
2	3094	218	14	153	19	0	3498	4309
3	2500	154	16	122	25	2	2819	3442
4	2528	166	9	126	33	5	2867	3496
5	1392	76	10	76	17	0	1571	1929
6	1731	153	14	135	25	1	2058	2712
7	1713	138	3	101	16	0	1970	2479
8	1003	18	7	3	8	9	1048	1090

Incrocio	Auto+Furgoni	Camion	Bus	Articolati	Moto	Bici
1	90.3%	6.0%	0.0%	2.7%	1.0%	0.0%
2	88.5%	6.2%	0.4%	4.4%	0.5%	0.0%
3	88.7%	5.5%	0.6%	4.3%	0.9%	0.1%
4	88.2%	5.8%	0.3%	4.4%	1.2%	0.2%
5	88.6%	4.9%	0.6%	4.8%	1.1%	0.0%
6	84.1%	7.4%	0.7%	6.5%	1.2%	0.0%
7	86.9%	7.0%	0.2%	5.1%	0.8%	0.0%
8	95.7%	1.7%	0.7%	0.3%	0.8%	0.9%

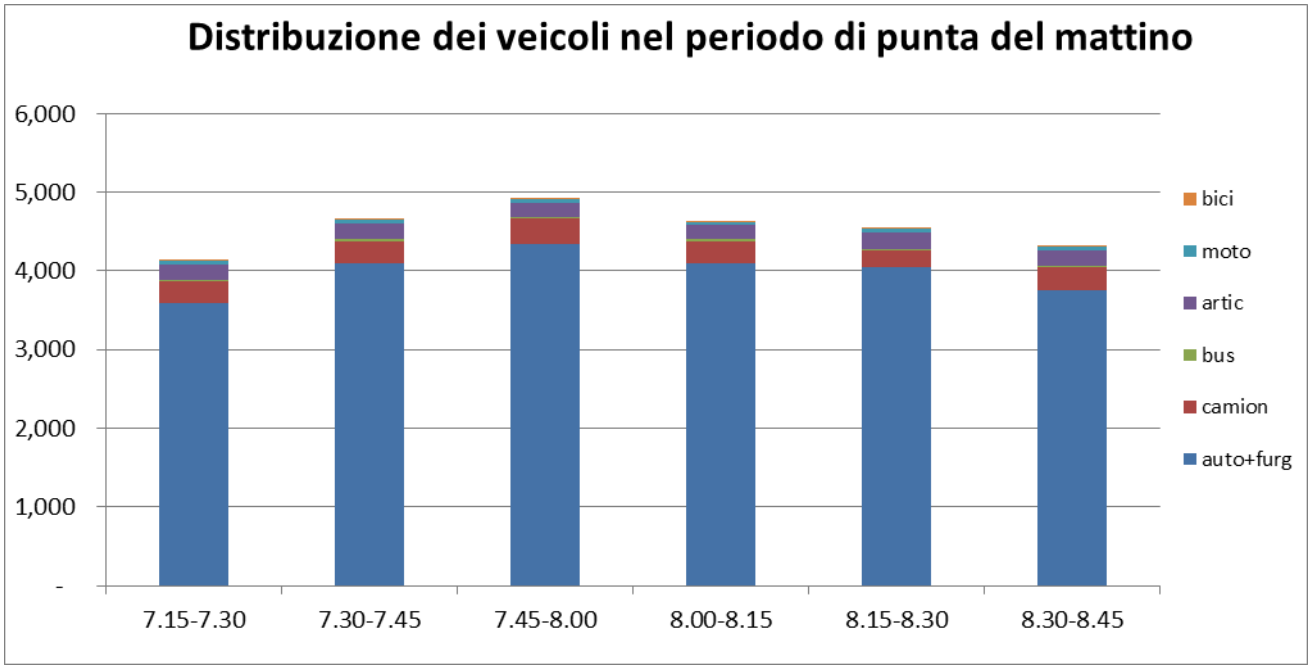


Figura 16 – Distribuzione del traffico nel periodo di punta della mattina

5. ANALISI DELLA CONGESTIONE

Per valutare i livelli di congestione sono state utilizzate le informazioni derivate dai Floating Car Data (FCD) di TomTom. Tali dati derivano dal tracciamento satellitare dei veicoli (detti "hits"), raccolti e rielaborati da TomTom in forma anonima, e forniscono informazioni relative a numero di transiti e velocità su tutta la rete e per i periodi desiderati.

Il tasso di campionamento (veicoli tracciati sul totale transitante) consente di ricostruire l'andamento del traffico e, soprattutto, delle velocità, per i singoli tratti stradali con buona approssimazione.

I dati Tomtom sono acquisibili attraverso il portale Move.

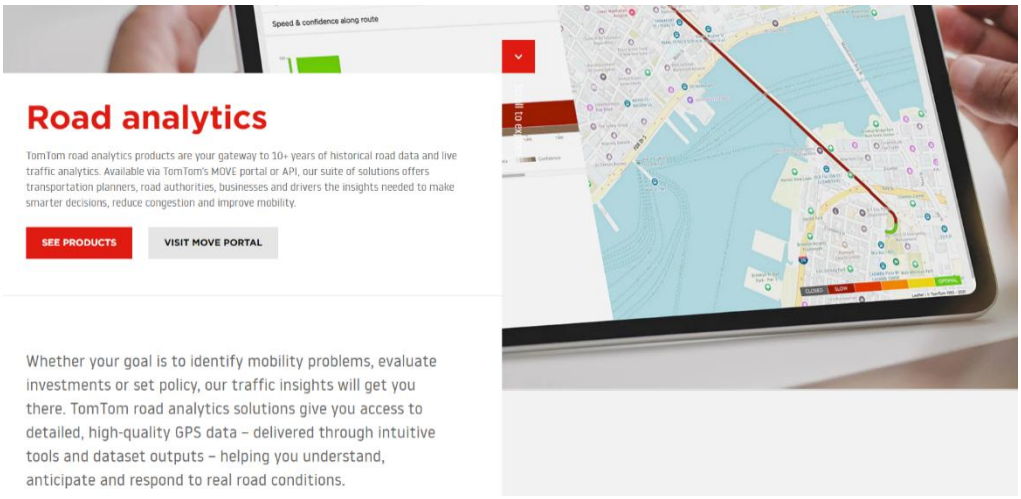


Figura 17 – Portale TomTom Move

Per l'analisi della congestione sulla rete stradale locale sono stati estratti i dati relativi alle strade all'interno dell'area evidenziata in figura, considerando i giorni feriali del mese di febbraio 2025; sono state analizzate 24 fasce temporali dalla durata di un'ora ciascuna:

L22 DC

Figura 18 – Area di estrazione dei FCD TomTom

Grazie ai tali dati è stato possibile valutare l'andamento del traffico durante una giornata feriale standard, osservando la variazione dei traccianti TomTom nelle diverse fasce temporali. In particolare, nel grafico di seguito riportato sono indicati il numero complessivo (somma) di tutti i veicoli traccianti che hanno percorso l'area in esame nel periodo considerato (20 giorni). Questo valore rappresenta un interessante indicatore del flusso veicolare nelle diverse fasce orarie.

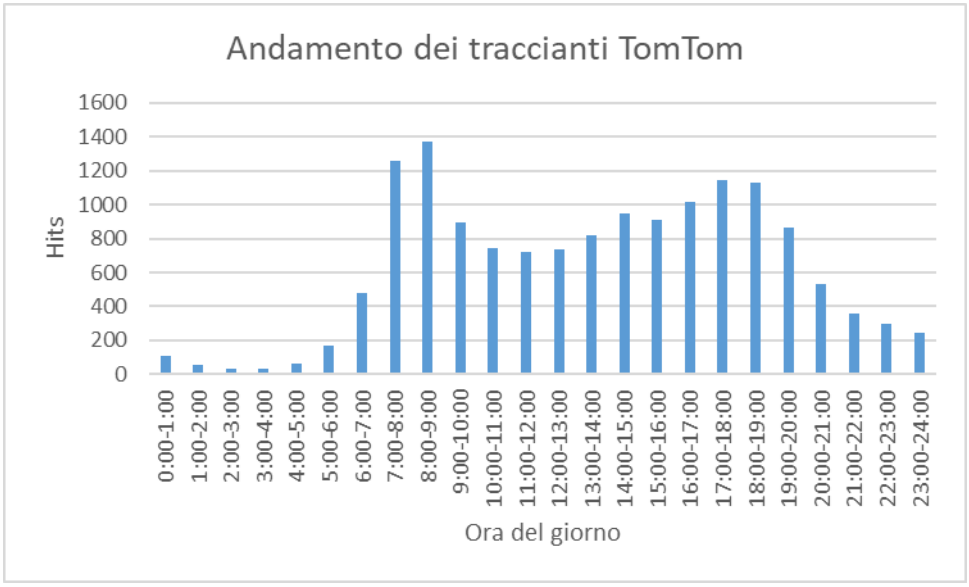


Figura 19 – Andamento del numero di veicoli traccianti TomTom

Si osserva come emerga chiaramente il periodo di picco della mattina tra le 07.00 e le 09.00.

Le immagini di seguito riportate mostrano l'andamento delle velocità media all'interno dell'area di studio.

Dal monitoraggio si osservano andamenti del livello di congestione molto simili tra la mattina e la sera, con rallentamenti in viale Svezia/viale Germania, nella tratta della SP13 compresa tra le rotatorie con viale Germania e con la SP103 e in corrispondenza del semaforo di via Quattro Vie con via Parini.

L22DC

Figura 20 – Velocità media - Ora di punta del mattino

L22DC

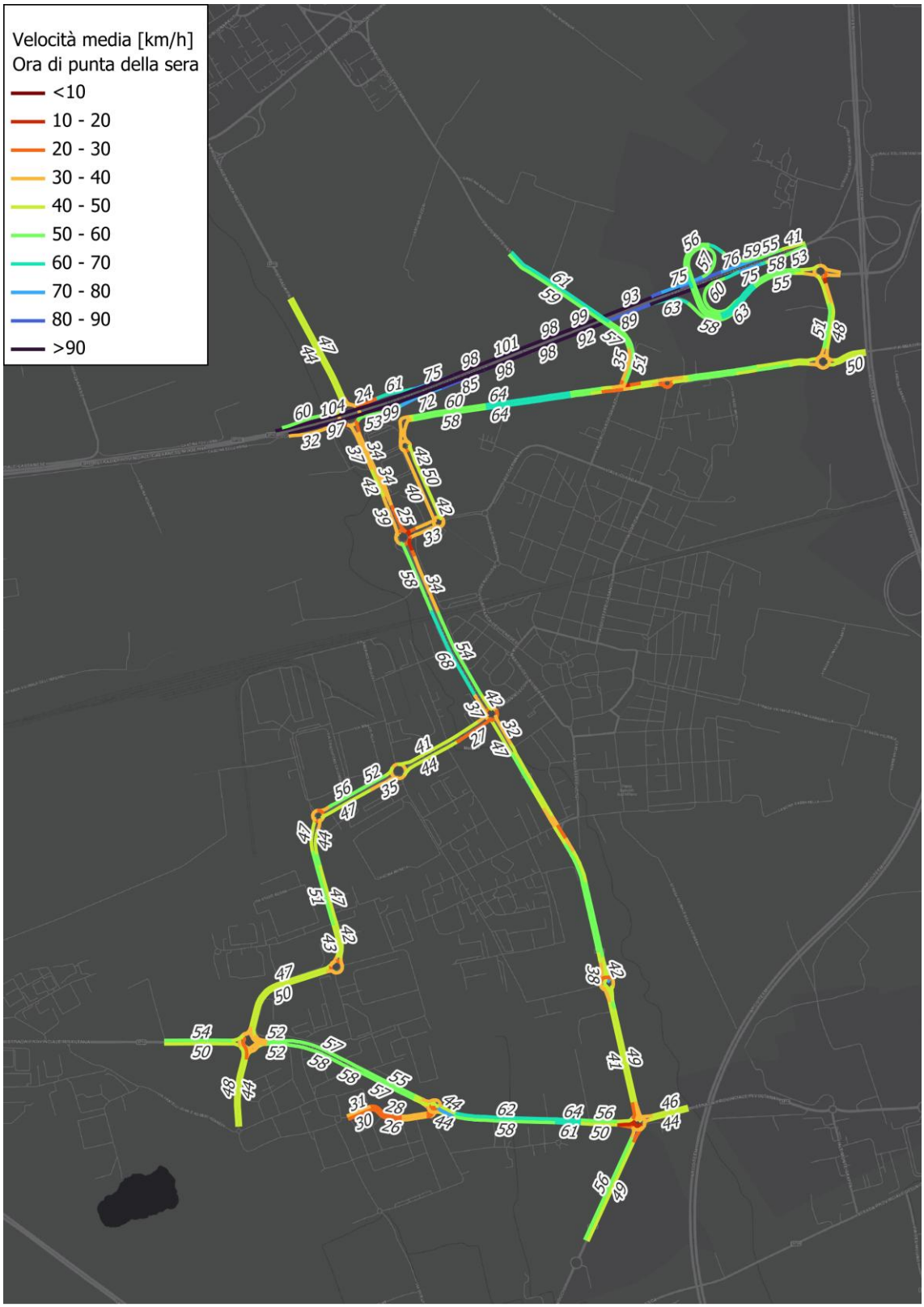


Figura 21 – Velocità media - Ora di punta della sera

L22DC

1. INCIDENTALITÀ

L'incidentalità a Melzo è concentrata sulla viabilità locale del centro, mentre nell'area di intervento vengono evidenziati solamente alcuni incidenti alle rotatorie Colombo/Vespucci e Colombo/SP13.

L'immagine di seguito riportata rappresenta gli incidenti con feriti avvenuti tra il 2015 e il 2022, per i quali è stato possibile risalire alla posizione geolocalizzata.

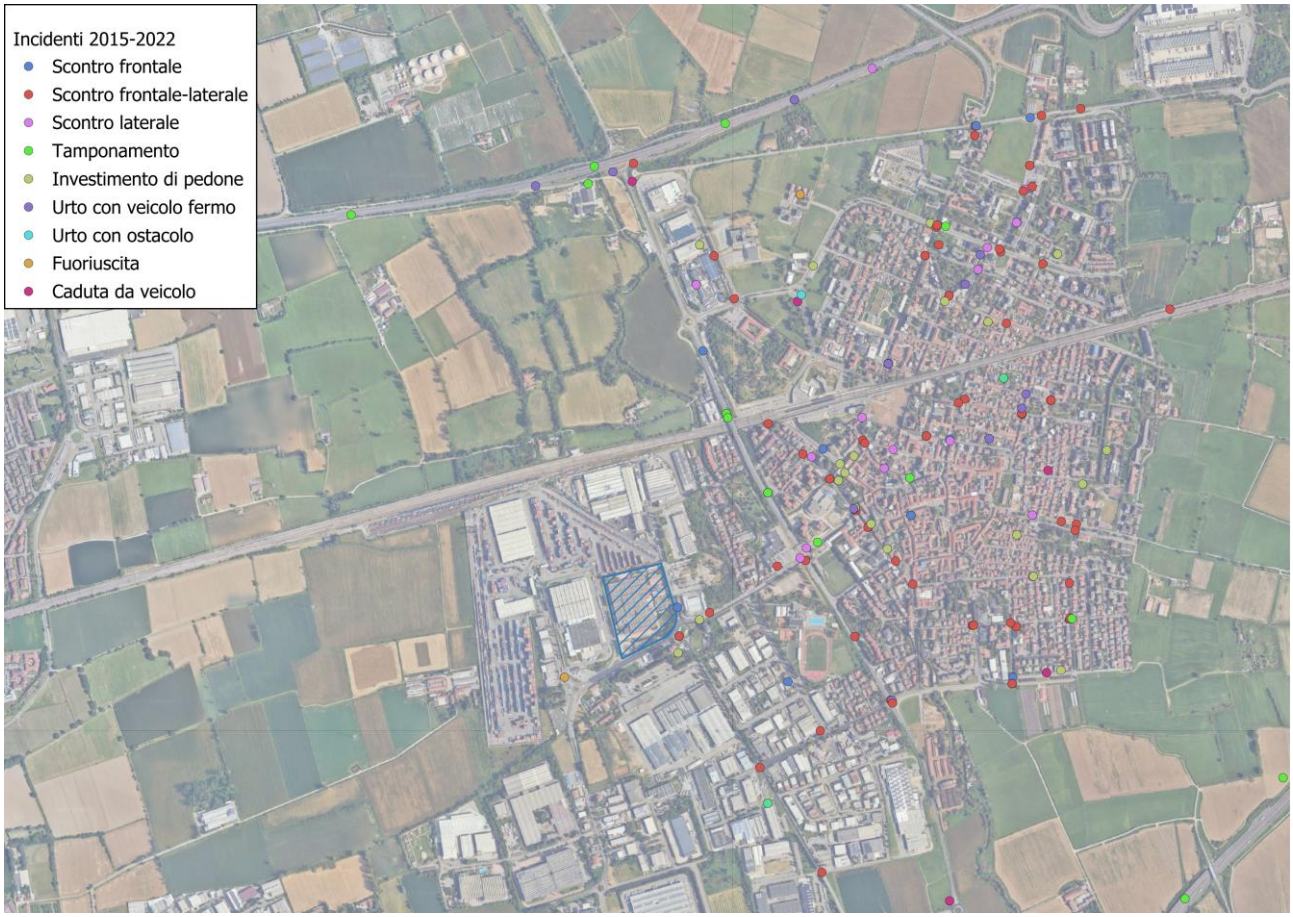


Figura 22 - Incidentalità 2015-2022

6. VERIFICA STATICA DEI NODI – STATO DI FATTO

La verifica dei nodi è stata condotta utilizzando il metodo proposto dal CETUR per la rotatoria in ambito urbano (nodo 3) e quello proposto dal SETRA per le rotatorie in ambito extraurbano (tutti gli altri nodi), in ottemperanza ai metodi statici proposti dalla Dgr n. 3219 del 27.9.2006.

Per ogni intersezione viene riportato il calcolo del livello di servizio (LOS), che indica la funzionalità del nodo in una scala da A (LOS massimo, coincidente con condizioni di deflusso ottimali) a F (situazione di forte congestione).

L22DC

6.1. Verifica dell'intersezione 1: rotatoria SP103dir/via delle Industrie

Ramo	Traffico di disturbo Qd	Capacità entrante Qe	Traffico entrante Fe	Flusso Capacità Fe/Qe	Riserva Capacità %	Ritardo medio (secondi)	Coda media (metri)	LOS
Parcheggio casello	1923	-18	10	-0.55	**155%**			**A**
SP103dir ovest	489	1432	908	0.63	**37%**	**4**	**6**	**A**
via delle Industrie	707	918	838	0.91	**9%**	**22**	**31**	**C**
SP103dir est	688	1272	1393	1.10	**0%**	**45**	**105**	**E**

Il ramo proveniente da Pozzuolo è quello maggiormente critico, per via dell'ingente valore di traffico in ingresso.

6.2. Verifica dell'intersezione 2: rotatoria SP13/SP103

Ramo	Traffico di disturbo Qd	Capacità entrante Qe	Traffico entrante Fe	Flusso Capacità Fe/Qe	Riserva Capacità %	Ritardo medio (secondi)	Coda media (metri)	LOS
SP13 nord	811	1144	1022	0.89	**11%**	**17**	**29**	**C**
SP103 ovest	779	1177	1002	0.85	**15%**	**13**	**22**	**B**
SP13 sud	568	1399	1397	1.00	**0%**	**27**	**62**	**D**
SP103 est	1691	219	453	2.07	**0%**	**355**	**268**	**F**

Dall'analisi con il metodo SETRA il ramo est risulta in crisi per via dell'elevato flusso in opposizione a cui dare precedenza. In realtà però non sono state rilevate criticità eccessive durante il rilievo diretto sul campo, considerato il comportamento degli automobilisti che sfruttando la parte esterna dell'anello di circolazione riescono ad immettersi forzando parecchio l'immissione.

6.3. Verifica dell'intersezione 3: SP13/viale Germania

Ramo	Traffico di disturbo Qd	Capacità entrante Qe	Traffico entrante Fe	Flusso Capacità Fe/Qe	Riserva Capacità %	Ritardo medio (secondi)	Coda media (metri)	LOS
SP13 nord	436	1486	1229	0.83	**17%**	**10**	**20**	**A**
Cascina Paolina	1426	349			**100%**			**A**
SP13 sud	372	1444	1215	0.84	**16%**	**11**	**22**	**B**
viale Germania	1170	690	653	0.95	**5%**	**31**	**34**	**D**

La rotatoria presenta elevati livelli di servizio lungo la SP13, mentre su viale Germania la funzionalità si abbassa a causa dell'intenso traffico in opposizione che hanno i veicoli in immissione in rotatoria.

6.4. Verifica dell'intersezione 4: SP13/via Colombo/via San Rocco

Braccio	Traffico di disturbo Qd	Capacità entrante Qe	Traffico entrante	F/C	Riserva Cap %	Ritardo medio (secondi)	Coda media (metri)	LOS
SP13 nord	585	1522	1373	0.90	**10%**	**14**	**33**	**B**
via Colombo	789	1167	411	0.35	**65%**	**2**	**1**	**A**
SP13 sud	543	1424	823	0.58	**42%**	**3**	**5**	**A**
via San Rocco	862	1090	541	0.50	**50%**	**3**	**3**	**A**

Non vi sono criticità alla rotatoria, che ha livelli di servizio eccellenti su tutti i rami.

L22DC

6.5. Verifica dell'intersezione 5: rotatoria SP14/via Verona/via Firenze

Ramo	Traffico di disturbo Qd	Capacità entrante Qe	Traffico entrante Fe	Flusso Capacità Fe/Qe	Riserva Capacità %	Ritardo medio (secondi)	Coda media (metri)	LOS
via Verona	761	1077	470	0.44	**56%**	**3**	**2**	**A**
SP14 ovest	96	1705	259	0.15	**85%**	**0**	**0**	**A**
via Firenze	271	1540	334	0.22	**78%**	**1**	**0**	**A**
SP14 est	336	1588	662	0.42	**58%**	**2**	**2**	**A**

La rotatoria mostra un comportamento ottimale, con tutti i rami che hanno livello di servizio massimo.

6.6. Verifica dell'intersezione 6: SP13/SP14/SP39

Ramo	Traffico di disturbo Qd	Capacità entrante Qe	Traffico entrante Fe	Flusso Capacità Fe/Qe	Riserva Capacità %	Ritardo medio (secondi)	Coda media (metri)	LOS
SP13	873	791	353	0.45	**55%**	**4**	**2**	**A**
SP14 ovest	517	1404	316	0.23	**77%**	**1**	**0**	**A**
SP39	410	1199	480	0.40	**60%**	**2**	**2**	**A**
SP14 est	552	1368	1197	0.87	**13%**	**13**	**27**	**B**

Anche in questo caso l'intersezione ha livelli di servizio elevati su ogni ramo.

6.7. Verifica dell'intersezione 7: rotatoria SP39/A35var

Ramo	Traffico di disturbo Qd	Capacità entrante Qe	Traffico entrante Fe	Flusso Capacità Fe/Qe	Riserva Capacità %	Ritardo medio (secondi)	Coda media (metri)	LOS
SP39 nord	335	1205	1152	0.96	**4%**	**23**	**44**	**C**
A35var ovest	875	790	264	0.33	**67%**	**2**	**1**	**A**
SP39 sud	358	1187	384	0.32	**68%**	**1**	**1**	**A**
A35var est	534	1004	404	0.40	**60%**	**2**	**2**	**A**

Il livello di servizio è massimo per tutti i rami con l'esclusione della SP39 nord, dove il valore è pari a C, a causa dell'elevato traffico in ingresso alla rotatoria e alla presenza di una sola corsia di attestamento.

6.8. Verifica dell'intersezione 8: semaforo via Martiri della Liberazione/via Vespucci

Gruppi di segnali	capacità	F/C	ritardo medio sec.	Coda media	Coda media max.	LOS
via Vespucci	627	67%	18.9	3.6	6.7	B
via Martiri della Liberazione est	1575	32%	9.4	4.4	5.3	A
via Ferrero	627	2%	13.2	0.1	0.1	B
via Martiri della Liberazione ovest	1575	10%	9.0	1.3	1.5	A

L'intersezione semaforizzata di ingresso a Pozzuolo non presenta criticità durante l'ora di punta del mattino.

L22 DC

7. LO SCENARIO DI RIFERIMENTO

In tutte le valutazioni di impatto occorre fare riferimento allo Scenario di riferimento che è composto da tutte le prevedibili trasformazioni (già in atto o già ampiamente certe) che avvengono nell'area di studio e che sono significative nel settore in questo caso viabilistico.

Nel caso specifico non sono previsti interventi di entità tale da modificare il sistema infrastrutturale sovralocale nell'intorno dell'area di intervento. Anche nella ricerca documentale sulle previsioni attuative dei comuni contermini, per progetti i cui impatti sul traffico possono considerarsi rilevanti, non sono stati rilevati progetti rilevanti per il prossimo futuro.

L22DC

8. LO SCENARIO DI PROGETTO

8.1. Il progetto

Il progetto prevede la realizzazione di un unico edificio, con due distinti punti di accesso: uno principale, dotato di guardiania, in via Marco Polo, e uno secondario in via Amerigo Vespucci.

All'interno del lotto è ipotizzata una viabilità interna che consente di circuitare intorno all'edificio e che connette i due varchi di ingresso.

È infine prevista la realizzazione di 93 stalli per la sosta delle auto, 20 dei quali dedicati a veicoli con ricarica elettrica.

Sul lato sud sono presenti due baie di carico per veicoli pesanti.

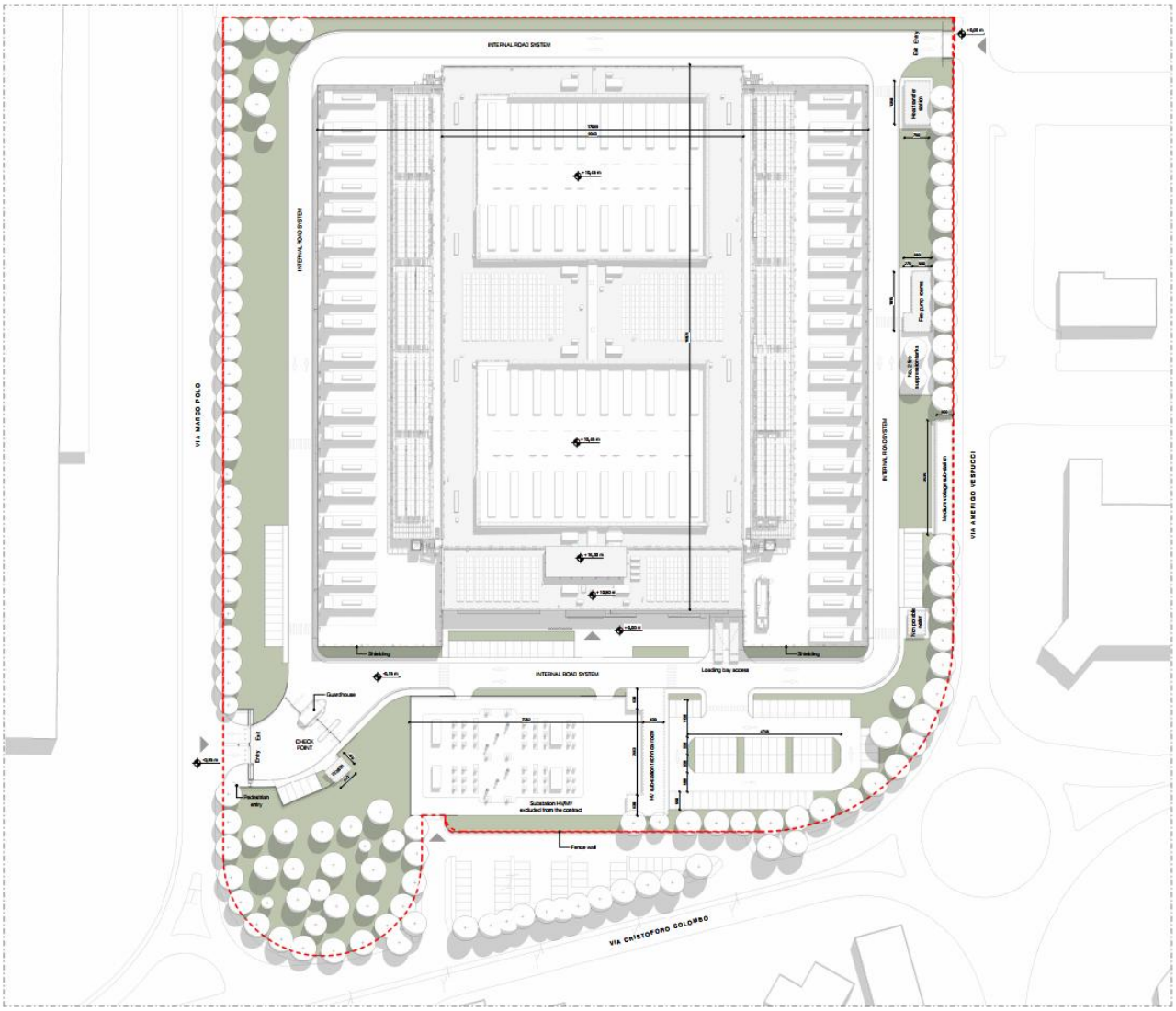


Figura 23 – Planimetria di progetto

L22 DC

8.2. Stima del traffico generato

Le stime di traffico generato sono state fornite dall'operatore che le ha derivate da analoghe esperienze di realizzazione di Poli tecnologici del tutto simili a quello in oggetto di studio e verifica. Occorre sottolineare che questo tipo di funzioni, rispetto ad altre, offre un rapporto traffico/SLP molto contenuto, naturalmente a tutto vantaggio della circolazione veicolare e degli impatti indiretti che di conseguentemente anch'essi molto contenuti.

Nell'ora di punta del mattino si stima un traffico indotto pari a 34 veicoli, nell'ipotesi cautelativa e pessimistica in cui tutti i viaggi vengono fatti utilizzando l'auto privata, senza che nessuno utilizzi metodi di trasporto più sostenibili (trasporto pubblico, bicicletta o a piedi).

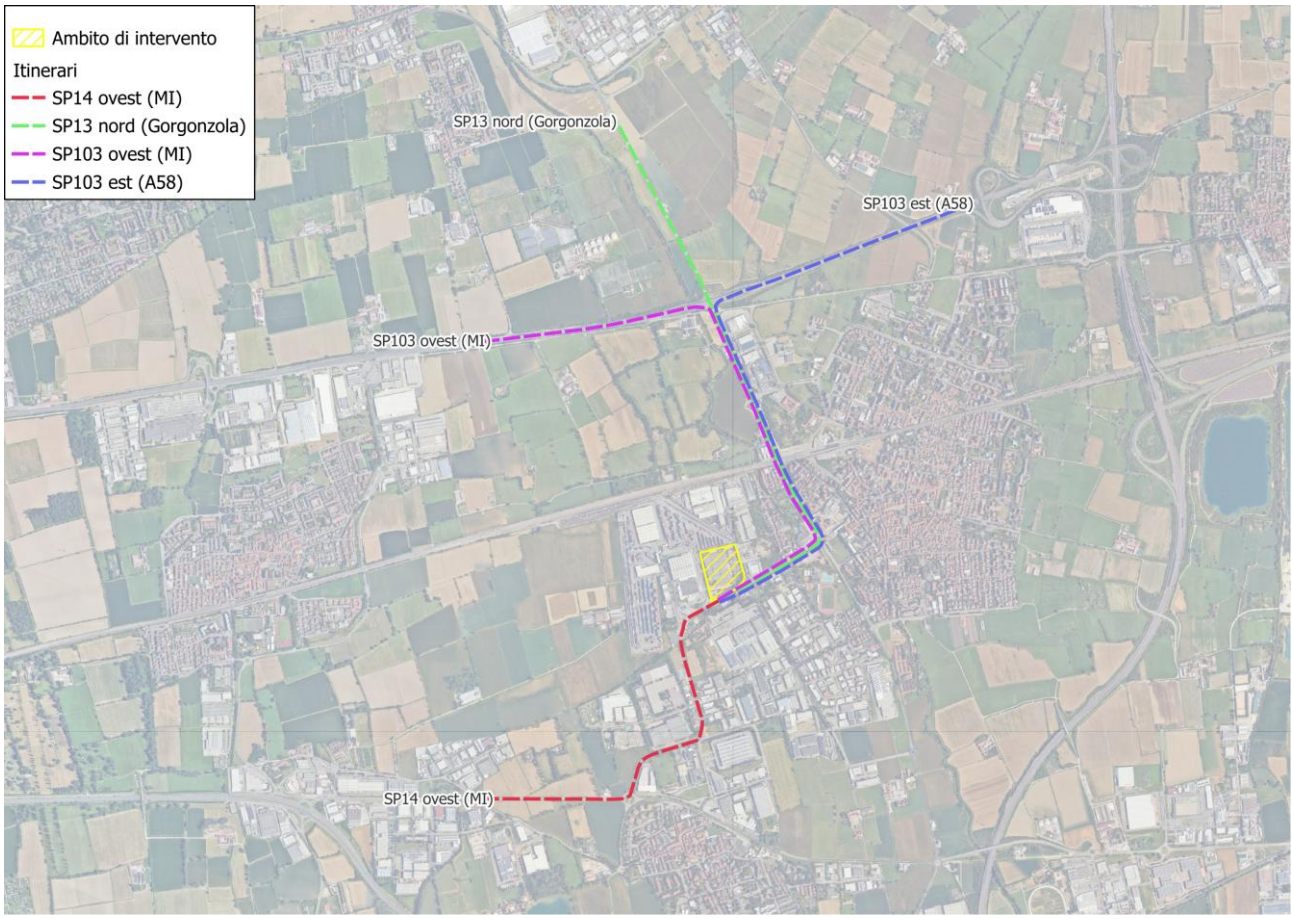
48MW Facility	Description	Shift / Period during which visit occurs				Peak Hour visit	Vehicle type	Period / duration
		9:00 - 17:30	6:00 - 14:30	14:00 - 22:30	22:00 - 6:30	7:30 - 8:30		
Facility Employees	Managers	3				3	Car	throughout facility life
	Operations staffing (daytime and shift)	4	3	3	3	3	Car	throughout facility life
	Security	4	3	3	3	3	Car	throughout facility life
Visitors	Visitors (Various)	10				2	Car	throughout facility life
	Vendors	16				4	Car	throughout facility life
Customer 1 staff	IT Technician - Contractor fit-out	10				5	Van	Runs for 2 years; stops for 3 years; starts again (5-year IT refresh cycle with 2-year fit-out period)
Customer 2 staff	IT Technician - Contractor fit-out	10				5	Van	Runs for 2 years; stops for 3 years; starts again (5-year IT refresh cycle with 2-year fit-out period)
Customer 3 staff	IT Technician - Contractor fit-out	10				5	Van	Runs for 2 years; stops for 3 years; starts again (5-year IT refresh cycle with 2-year fit-out period)
Deliveries	HGV deliveries per day	5				1	22m HGV	throughout facility life
	FEDEX / UPS	10				2	Van	throughout facility life
	Waste trucks per day - or to local collection frequency	1				1	Van	throughout facility life
	Total (all visits)	101			**PK vheicle**	**34**		
	Total (peak normal car parking)	79			**PK eq vheicle**	**56**		

Figura 24 – Stima del traffico generato

Il nuovo traffico generato è stato poi distribuito sulla rete stradale secondo lo stesso comportamento degli utenti nella situazione esistente:

	SP14 ovest (MI)	SP103 ovest (MI)	SP103 est (A58)	SP13 nord
Leggeri	50%	20%	5%	25%
Pesanti	50%	20%	10%	20%

L22 DC



9. VERIFICA STATICA DEI NODI – STATO DI PROGETTO

È stato verificato nuovamente il livello di funzionalità dei nodi nello scenario di completa realizzazione dell'ambito.

La verifica è stata fatta seguendo la stessa procedura utilizzata per lo stato attuale.

Si ipotizza che i nuovi viaggi dei mezzi leggeri siano tutti solo in ingresso al sito (inizio della giornata lavorativa), mentre per i veicoli pesanti si considera (a favore di sicurezza) che nell'ora di punta il viaggio avvenga sia in ingresso che in uscita.

Si sottolinea in ogni caso come l'incremento di traffico dovuto al nuovo intervento sia del tutto trascurabile rispetto al traffico generale della rete stradale di Melzo e rientri nella normale fluttuazione giornaliera dei livelli di traffico.

9.1. Verifica dell'intersezione 1: rotatoria SP103dir/via delle Industrie

Ramo	Traffico di disturbo Qd	Capacità entrante Qe	Traffico entrante Fe	Flusso Capacità Fe/Qe	**Riserva Capacità %**	**Ritardo medio (secondi)**	**Coda media (metri)**	LOS
Parcheggio casello	1923	-18	10	-0.55	**155%**			**A**
SP103dir ovest	489	1432	908	0.63	**37%**	**4**	**6**	**A**
via delle Industrie	707	918	838	0.91	**9%**	**22**	**31**	**C**
SP103dir est	688	1272	1393	1.10	**0%**	**45**	**105**	**E**

Non vi sono differenze nei flussi al nodo rispetto allo stato di fatto.

L22DC

9.2. Verifica dell'intersezione 2: rotatoria SP13/SP103

Ramo	Traffico di disturbo Qd	Capacità entrante Qe	Traffico entrante Fe	Flusso Capacità Fe/Qe	Riserva Capacità %	Ritardo medio (secondi)	Coda media (metri)	LOS
SP13 nord	824	1130	1034	0.91	**9%**	**19**	**33**	**C**
SP103 ovest	796	1160	1013	0.87	**13%**	**15**	**26**	**C**
SP13 sud	568	1399	1417	1.01	**0%**	**29**	**68**	**D**
SP103 est	1707	182	458	2.51	**0%**	**503**	**384**	**F**

Il peggioramento di un grado del ramo ovest è dovuto allo spostamento nel range successivo (da B a C), causa dell'aumento di ritardo di un paio di secondi.

9.3. Verifica dell'intersezione 3: SP13/viale Germania

Ramo	Traffico di disturbo Qd	Capacità entrante Qe	Traffico entrante Fe	Flusso Capacità Fe/Qe	Riserva Capacità %	Ritardo medio (secondi)	Coda media (metri)	LOS
SP13 nord	440	1482	1257	0.85	**15%**	**11**	**23**	**B**
Cascina Paolina	1454	328			**100%**			**A**
SP13 sud	377	1439	1235	0.86	**14%**	**12**	**24**	**B**
viale Germania	1190	671	653	0.97	**3%**	**35**	**38**	**E**

L'incremento di traffico, seppur estremamente ridotto rispetto ai flussi in manovra alla rotatoria, porta il livello di servizio a peggiorare di un valore sui rami nord e est, per via del passaggio del valore di ritardo nel range successivo.

9.4. Verifica dell'intersezione 4: SP13/via Colombo/via San Rocco

Braccio	Traffico di disturbo Qd	Capacità entrante Qe	Traffico entrante	F/C	Riserva Cap %	Ritardo medio (secondi)	Coda media (metri)	LOS
SP13 nord	589	1517	1401	0.92	**8%**	**16**	**38**	**C**
via Colombo	794	1161	431	0.37	**63%**	**2**	**1**	**A**
SP13 sud	557	1410	823	0.58	**42%**	**4**	**5**	**A**
via San Rocco	876	1075	541	0.50	**50%**	**3**	**3**	**A**

Si ha il peggioramento di un livello del ramo nord, per via del passaggio nella classe di LOS successiva a causa del ridotto incremento di ritardo stimato. La funzionalità della rotatoria è comunque mantenuta.

9.5. Verifica dell'intersezione 5: rotatoria SP14/via Verona/via Firenze

Ramo	Traffico di disturbo Qd	Capacità entrante Qe	Traffico entrante Fe	Flusso Capacità Fe/Qe	Riserva Capacità %	Ritardo medio (secondi)	Coda media (metri)	LOS
via Verona	762	1075	490	0.46	**54%**	**3**	**2**	**A**
SP14 ovest	96	1705	287	0.17	**83%**	**0**	**0**	**A**
via Firenze	299	1513	334	0.22	**78%**	**1**	**0**	**A**
SP14 est	364	1560	662	0.42	**58%**	**2**	**2**	**A**

La variazione di traffico non comporta la modifica del livello di servizio dell'intersezione.

L22DC

9.6. Verifica dell'intersezione 6: SP13/SP14/SP39

Ramo	Traffico di disturbo Qd	Capacità entrante Qe	Traffico entrante Fe	Flusso Capacità Fe/Qe	Riserva Capacità %	Ritardo medio (secondi)	Coda media (metri)	LOS
SP13	873	791	353	0.45	**55%**	**4**	**2**	**A**
SP14 ovest	517	1404	316	0.23	**77%**	**1**	**0**	**A**
SP39	410	1199	480	0.40	**60%**	**2**	**2**	**A**
SP14 est	552	1368	1197	0.87	**13%**	**13**	**27**	**B**

Non vi sono differenze nei flussi al nodo rispetto allo stato di fatto.

9.7. Verifica dell'intersezione 7: rotatoria SP39/A35var

Ramo	Traffico di disturbo Qd	Capacità entrante Qe	Traffico entrante Fe	Flusso Capacità Fe/Qe	Riserva Capacità %	Ritardo medio (secondi)	Coda media (metri)	LOS
SP39 nord	335	1205	1152	0.96	**4%**	**23**	**44**	**C**
A35var ovest	875	790	264	0.33	**67%**	**2**	**1**	**A**
SP39 sud	358	1187	384	0.32	**68%**	**1**	**1**	**A**
A35var est	534	1004	404	0.40	**60%**	**2**	**2**	**A**

Non vi sono differenze nei flussi al nodo rispetto allo stato di fatto.

9.8. Verifica dell'intersezione 8: semaforo via Martiri della Liberazione/via Vespucci

Gruppi di segnali	capacità	F/C	ritardo medio sec.	Coda media	Coda media max.	LOS
via Vespucci	627	67%	18.9	3.6	6.7	B
via Martiri della Liberazione est	1575	32%	9.4	4.4	5.3	A
via Ferrero	627	2%	13.2	0.1	0.1	B
via Martiri della Liberazione ovest	1575	10%	9.0	1.3	1.5	A

Non vi sono differenze nei flussi al nodo rispetto allo stato di fatto.

9.9. Lo scenario di cantiere

Una fase molto importante è quella di cantiere, durante la quale si ha il traffico indotto dalle maestranze addette alla realizzazione del nuovo sito.
Sulla base di esperienze per altri impianti con caratteristiche simili sia per dimensione che per tipologia, sono stati stimati 300 addetti al giorno in ingresso al cantiere, suddivisi in due turni.
Per ogni turno si suppone che solamente la metà dei lavoratori si sposti durante l'orario di punta (in ingresso alla mattina o in uscita alla sera), oltre al fatto che questi si rechino al cantiere spesso organizzati in squadre (coefficiente di occupazione del veicolo pari a 2, rimanendo a favore di sicurezza).
Così facendo si ottiene un numero di veicoli leggeri in ingresso durante l'ora di punta della mattina pari a 38.

Per quanto riguarda lo spostamento di mezzi pesanti, si può stimare una percentuale pari al 20% rispetto ai veicoli leggeri, ottenendo quindi 8 mezzi in ingresso al cantiere durante l'ora di punta.

Trasformando i dati in veicoli equivalenti, con un coefficiente pari a 1 per le auto e pari a 2.5 per i pesanti, si ottengono 58 veicoli equivalenti in ingresso al cantiere durante l'ora di punta della mattina.
Tale valore risulta essere in linea con il traffico generato dall'impianto durante il suo funzionamento a regime (cfr. cap.8.2) e di conseguenza gli impatti sulla rete stradale non si discostano dalle elaborazioni effettuate (cfr. cap.9).

L22DC

10. RETE FERROVIARIA E TPL

L'area di intervento si colloca a circa 1 km di distanza dalla stazione ferroviaria di Melzo (15' a piedi).

La stazione ferroviaria si trova al margine del centro abitato, poco distante dalla SP13 e risulta ben connessa con la viabilità locale di Melzo, sia per l'accesso in auto che a piedi e in bicicletta.

È provvista di quattro aree di parcheggio per le auto e di tre aree di sosta bus. Un sottopasso pedonale consente l'accesso al fascio binari, mentre l'attraversamento della ferrovia è possibile tramite il sottopasso Vilafranca del Peneds (auto e pedoni) e tramite un collegamento pedonale tra via Gavazzi e via Cavour.

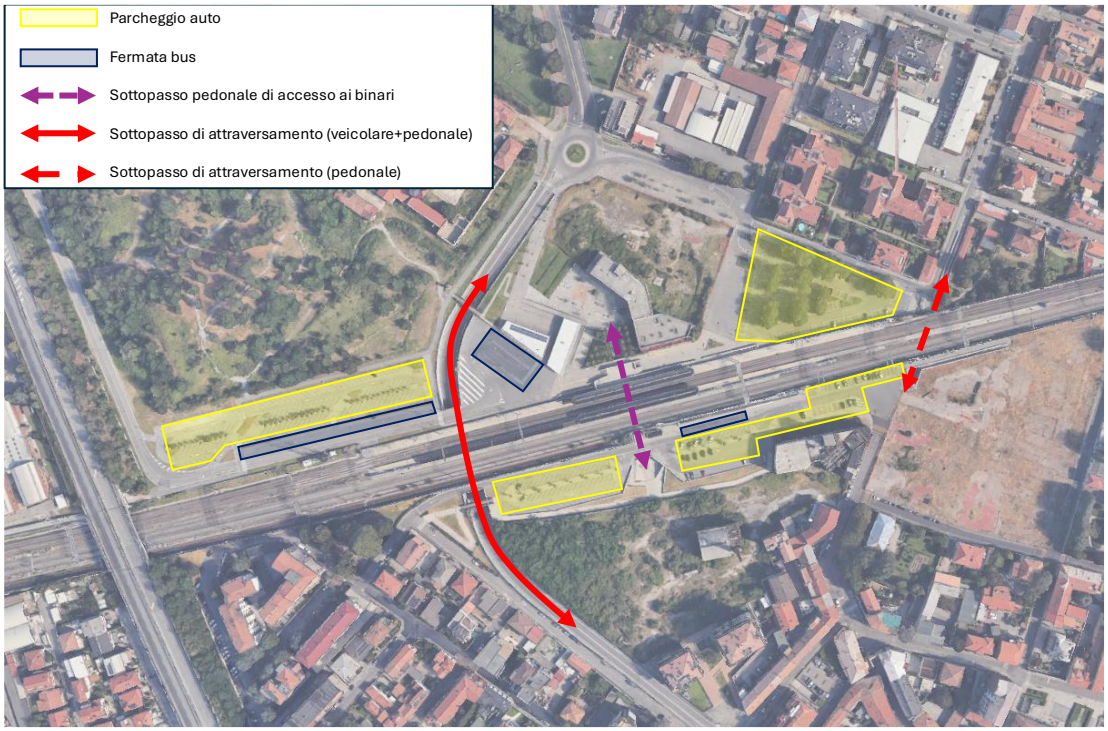


Figura 25 – Stazione di Magenta (Fonte: Google Earth)

Melzo si trova all'interno dell'area Mi5 del sistema di tariffazione STIBM (Sistema tariffario del bacino di mobilità).

La stazione è servita dalle seguenti linee, esercite da Trenord:

- linea RegioExpress RE2 Bergamo-Pioltello-Milano (fermata solo con il treno notturno);
- linea Regionale R4 Brescia-Treviglio-Milano (fermata solo con il treno notturno);
- linea suburbana S5 Varese-Milano Passante-Treviglio (cadenza di 30');
- linea suburbana S6 Novara-Milano Passante-Treviglio (cadenza di 30').

L22DC

Mi1 - Mi5

Biglietti	Costo
Biglietto ordinario - valido 135'	3,00 €
Giornaliero 24 h	10,50 €
Biglietto 3 giorni	22,00 €
Carnet 10 biglietti	27,00 €

Abbonamenti Ordinari	Costo
Settimanale	26,00 €
Mensile	70,00 €
Annuale	644,00 €

Abbonamenti Agevolati	Costo
Mensile giovani under 26	53,00 €
Mensile senior over 65	53,00 €
Annuale giovani under 26	483,00 €
Annuale senior over 65	483,00 €
Annuale soglia ISEE	97,00 €

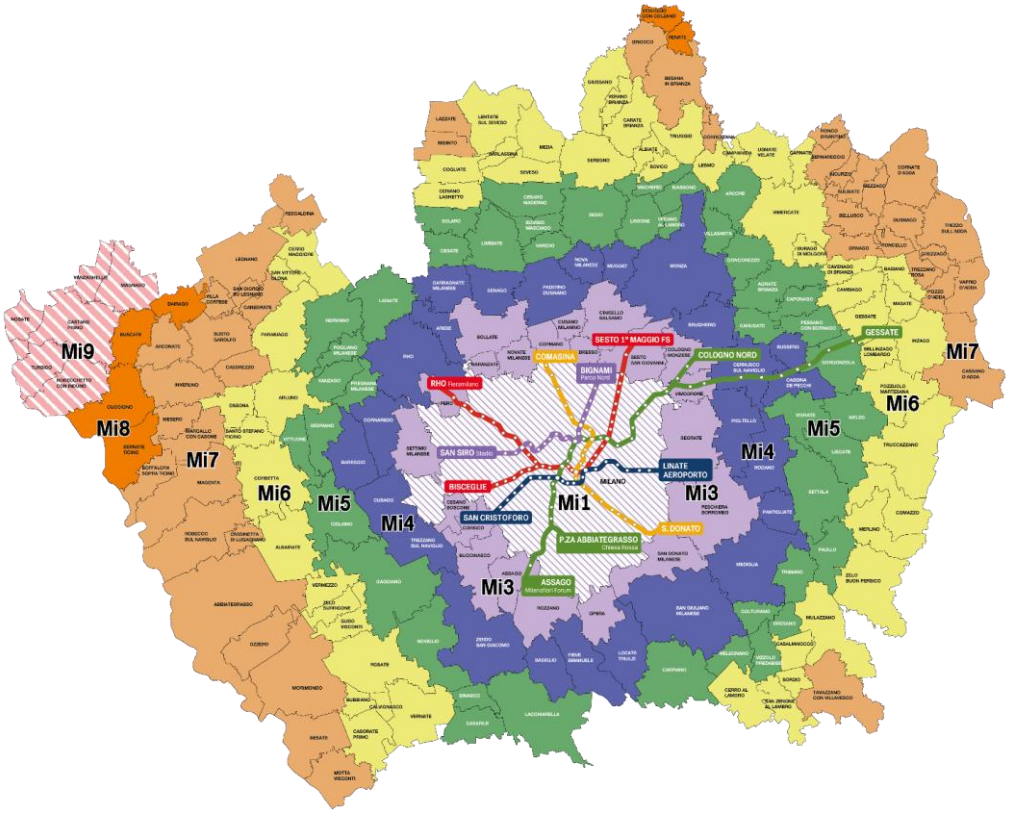


Figura 26 – Zone di tariffazione del sistema STIBM

L22DC

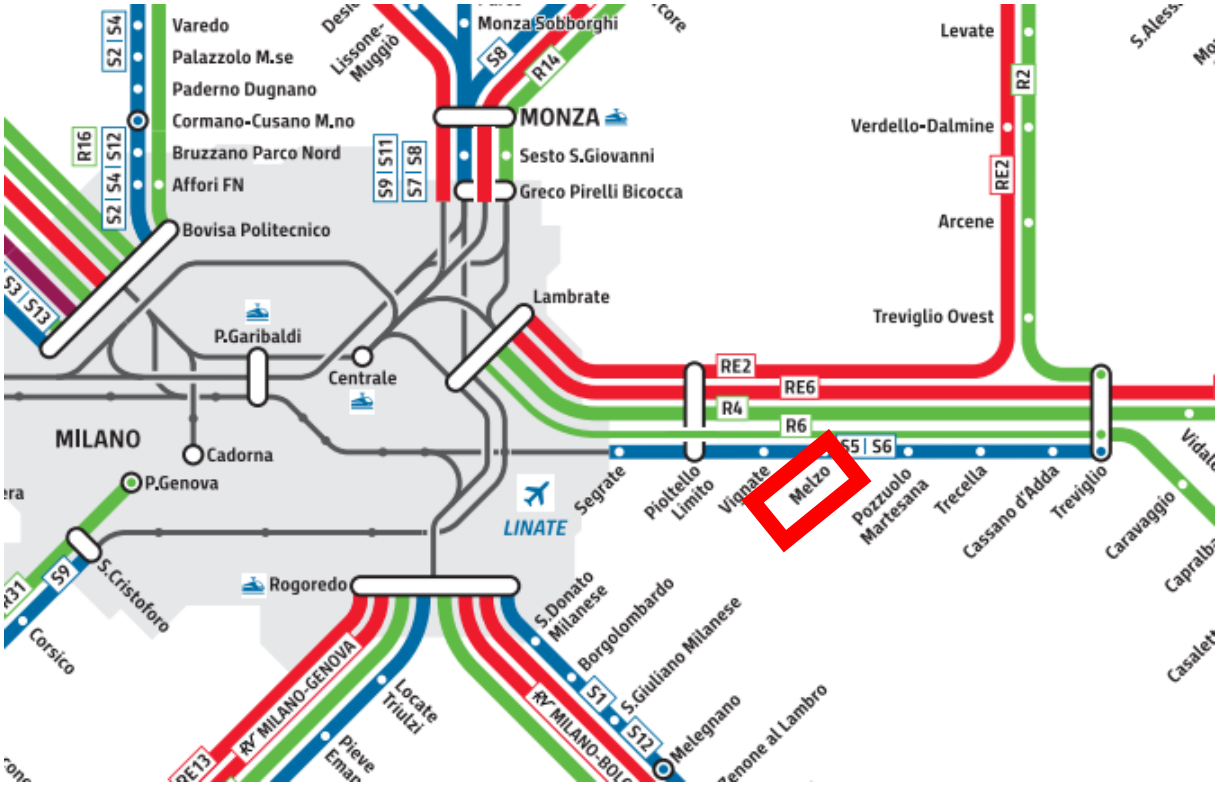


Figura 27 – Servizi ferroviari regionali (Fonte: Trenord)

Figura 28 – Servizi ferroviari suburbani (Fonte: Trenord)

L22DC

L'itinerario pedonale più veloce di collegamento con la stazione ferroviaria è quello che passa dalle vie Duca d'Aosta-Madonnina-Galilei-Vespucci, lungo 950m fino all'accesso secondario (circa 13') e 1.5 km all'accesso principale (20'). Il percorso si sviluppa tutto su marciapiede e consente di superare in sicurezza la SP13 utilizzando il sottopasso di via Madonnina/Galilei.

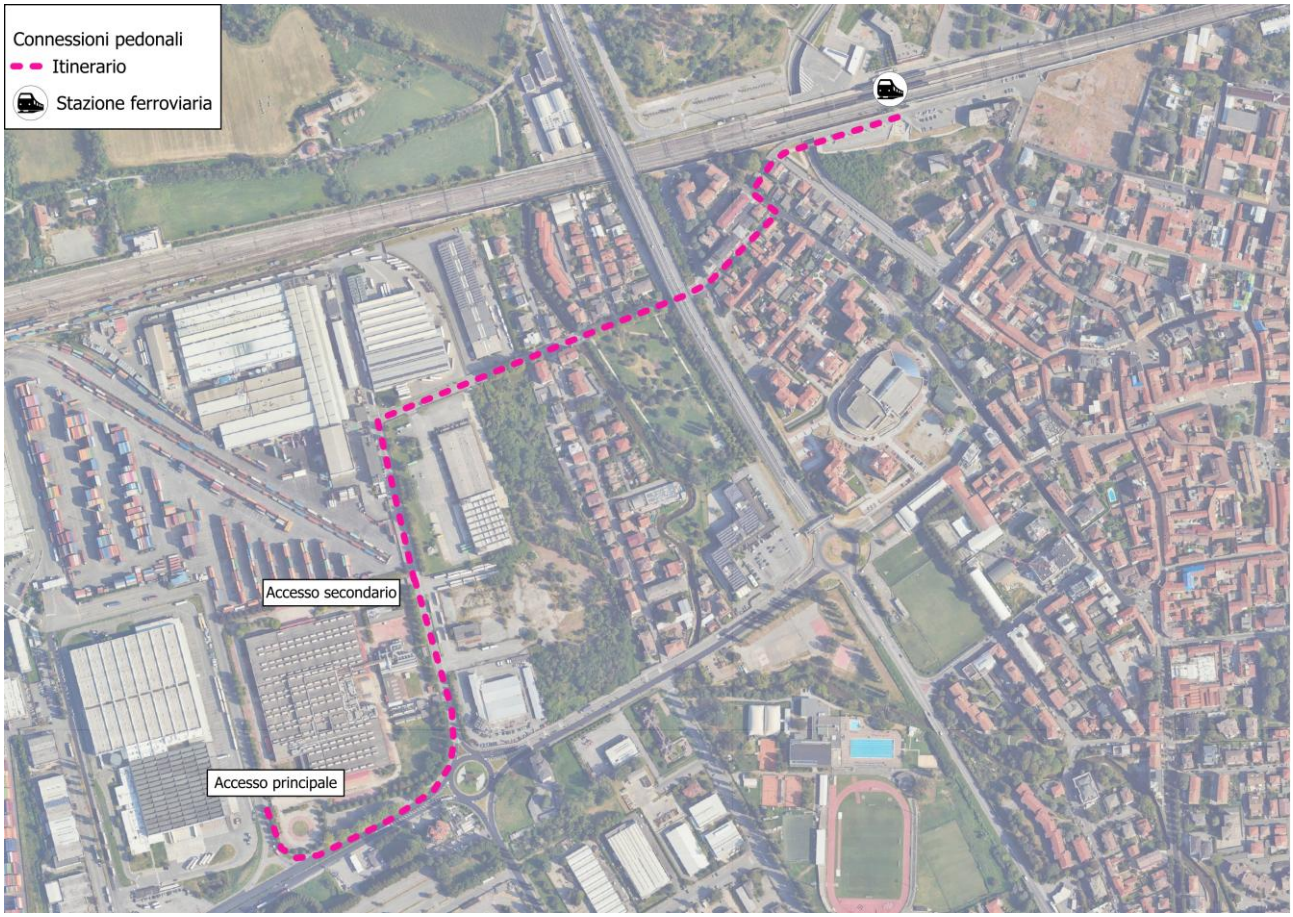


Figura 29 – Itinerario di collegamento pedonale tra l'ambito e la stazione ferroviaria

L22 DC

Figura 30 – Sottopasso alla SP13 di via Madonnina/Galilei

I servizi su gomma sono invece eserciti da Auotguidovie, che è operativa su Melzo con sei linee:

- Z401 Melzo FS-Vignate-Villa Fiorita M2;
- Z403 Gorgonzola M2-Melzo-Gorgonzola M2 (circolare);
- Z404 Melzo FS-Inzago-gessate M2
- Z407 Gorgonzola M2-Truccazzano-Cassano;
- Z411 Milano San Donato M3-Pantigliate-Settala-Melzo FS;
- Z419 Paullo-Melzo-Gorgonzola M2;

A queste si aggiungono tre linee urbane:

- E51 (servizio urbano);
- E52 (servizio urbano);
- E53 (servizio urbano).

L22DC

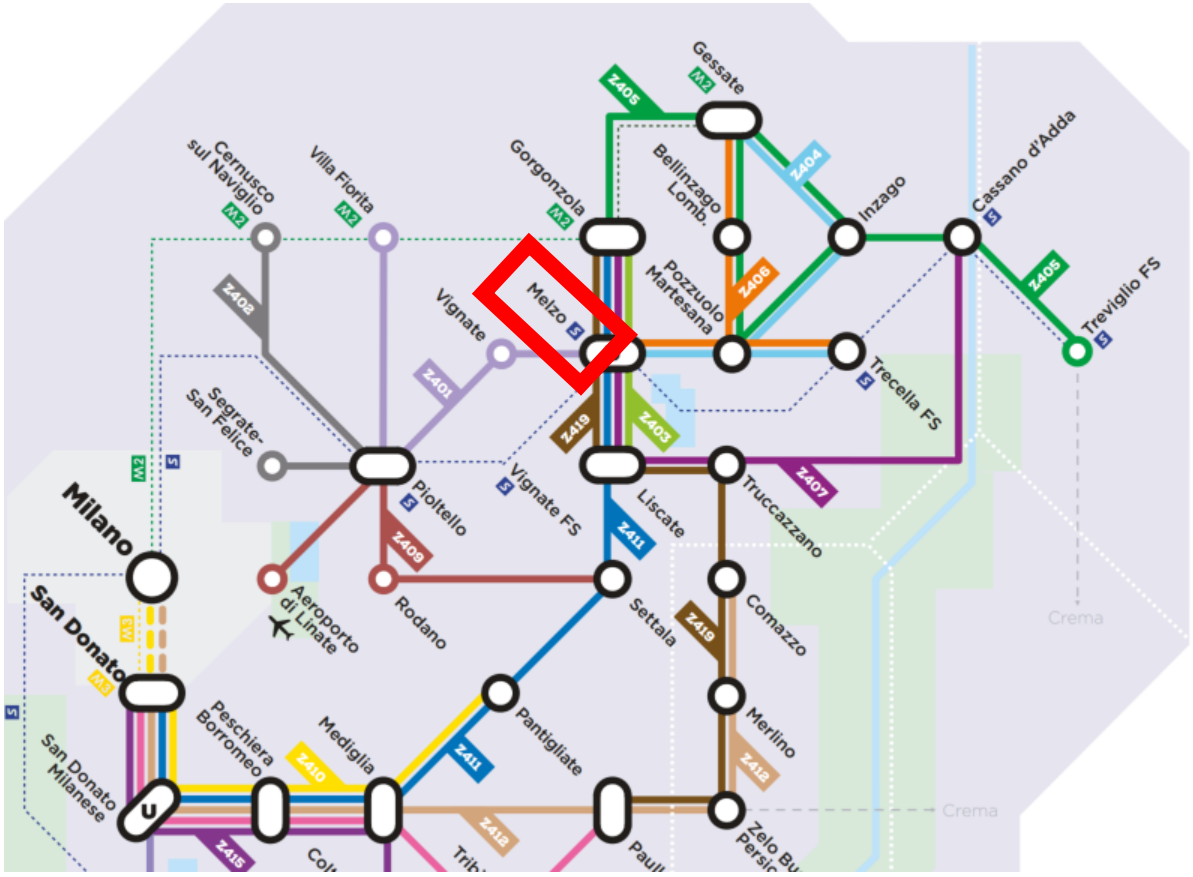


Figura 31 – Dettaglio delle linee bus a Melzo (Fonte: Autoguidovie)

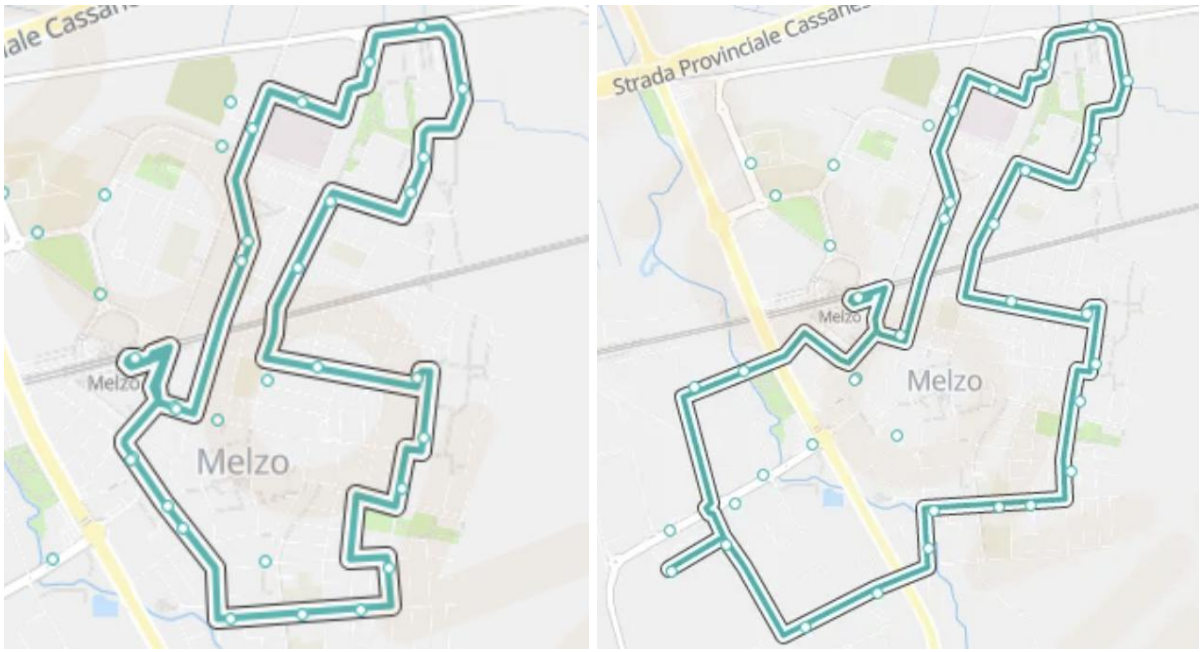


Figura 32 – Percorso linea E51 (a sinistra) e E52 (a destra) (Fonte: Moovit)

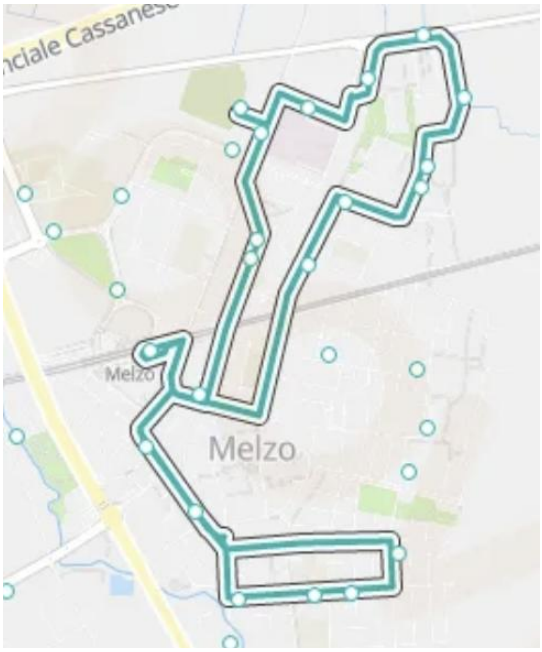


Figura 33 – Percorso linea E53 (Fonte: Moovit)

Nel piazzale della stazione ferroviaria sono individuate le baie dedicate a ciascuna linea.

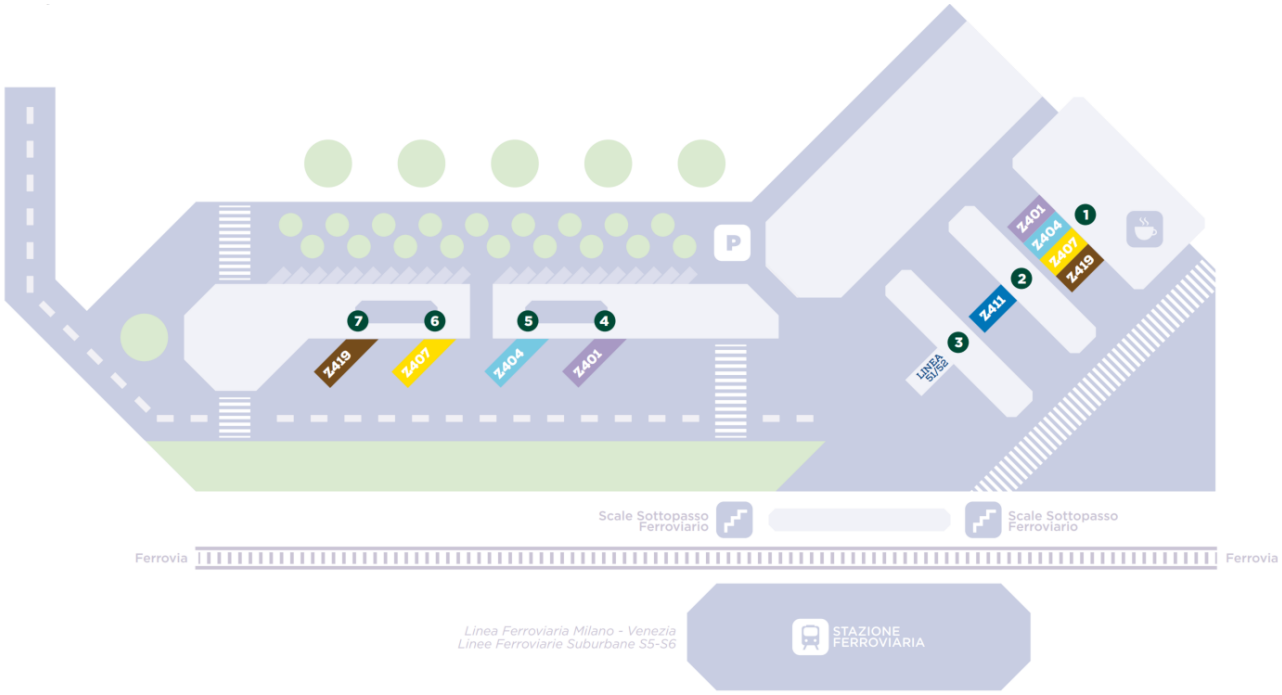


Figura 34 – Identificazione delle aree di sosta nella stazione di Melzo (Fonte: Autoguidovie)

Rispetto all'area di intervento, la fermata di interesse risulta essere Colombo/I° Maggio (ID MLZ084), situata proprio di fronte all'area di progetto.

La fermata avviene in corsia e risulta priva di pensilina e seduta; un marciapiede permette di raggiungere sia l'ingresso principale (2', 130m) sia quello secondario (5', 400m).

L22DC

Figura 35 – Accessibilità pedonale dalla fermata del TPL più prossima al comparto

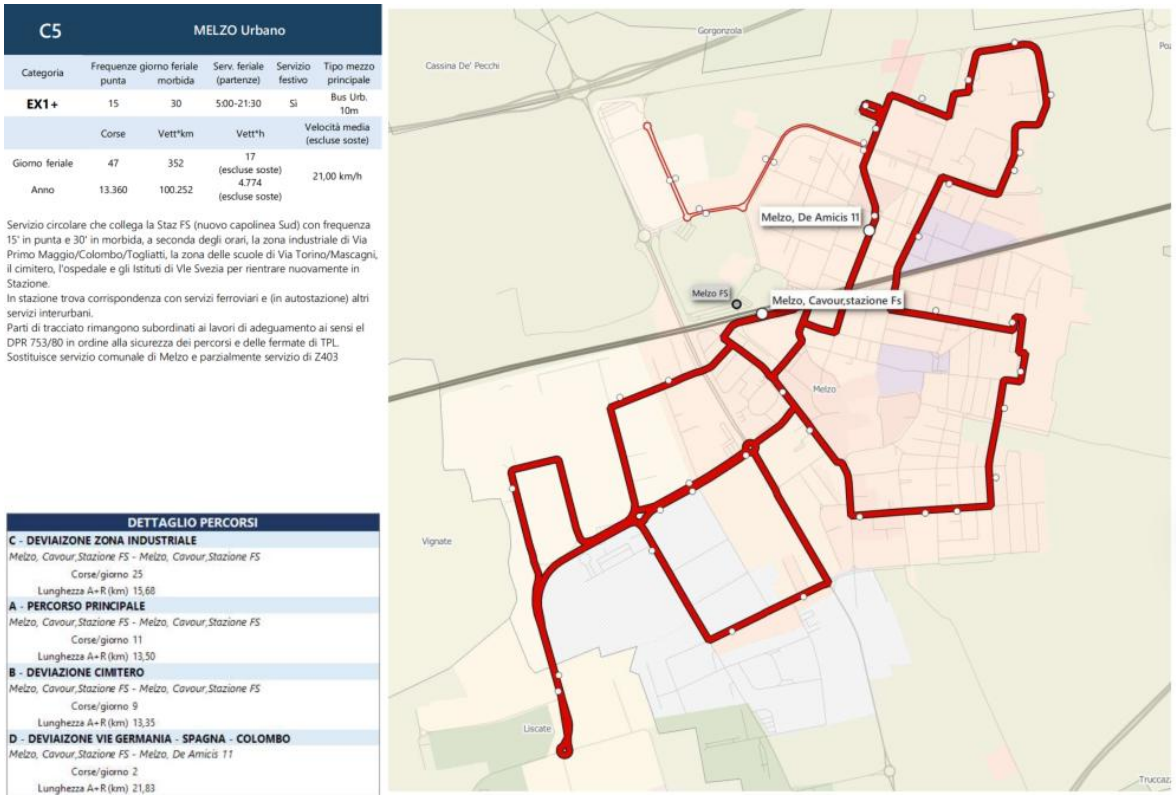
Figura 36 – Fermata bus Colombo/I maggio

L22DC

11. RETE TPL PROGRAMMATA – PROGRAMMA DI BACINO

Nell'ambito del Programma di Bacino (PdB), le linee di interesse rientrano nella *Sottorete C – Sud est milanese e provincia di Lodi*, e nello specifico nell'ambito territoriale *Adda Martesana*.

In particolare, il servizio viene in parte modificato come di seguito illustrato:



C5	MELZO Urbano				
Categoria	Frequenze giorno feriale punta	morbida	Serv. feriale (partenze)	Servizio festivo	Tipo mezzo principale
EX1+	15	30	5:00-21:30	Si	Bus Urb. 10m
	Corse	Vett*km	Vett*h		Velocità media (escluse soste)
Giorno feriale	47	352	17 (escluse soste)		21,00 km/h
Anno	13.360	100.252	4.774 (escluse soste)		

Servizio circolare che collega la Staz FS (nuovo capolinea Sud) con frequenza 15' in punta e 30' in morbida, a seconda degli orari, la zona industriale di Via Primo Maggio/Colombo/Togliatti, la zona delle scuole di Via Torino/Mascagni, il cimitero, l'ospedale e gli Istituti di Vle Svezia per rientrare nuovamente in Stazione.
In stazione trova corrispondenza con servizi ferroviari e (in autostazione) altri servizi interurbani.
Parti di tracciato rimangono subordinati ai lavori di adeguamento ai sensi el DPR 753/80 in ordine alla sicurezza dei percorsi e delle fermate di TPL.
Sostituisce servizio comunale di Melzo e parzialmente servizio di Z403

DETTAGLIO PERCORSI
C - DEVIAIZONE ZONA INDUSTRIALE
Melzo, Cavour,Stazione FS - Melzo, Cavour,Stazione FS
Corse/giorno 25
Lunghezza A+R (km) 15,68
A - PERCORSO PRINCIPALE
Melzo, Cavour,Stazione FS - Melzo, Cavour,Stazione FS
Corse/giorno 11
Lunghezza A+R (km) 13,50
B - DEVIAZIONE CIMITERO
Melzo, Cavour,Stazione FS - Melzo, Cavour,Stazione FS
Corse/giorno 9
Lunghezza A+R (km) 13,35
D - DEVIAIZONE VIE GERMANIA - SPAGNA - COLOMBO
Melzo, Cavour,Stazione FS - Melzo, De Amicis 11
Corse/giorno 2
Lunghezza A+R (km) 21,83

Figura 37 - Aggiornamento del PdB – Scheda di Linea C5

L22DC

Z401	MELZO FS - VIGNATE - CERNUSCO S/N Villa Fiorifs M2				
Categoria	Frequenze giorno feriale punta	morbida	Serv. feriale (partenze)	Servizio festivo	Tipo mezzo principale
EX2+	30	60	6:00-20:00	Si	Bus Int. 12m
	Corse	Vett*km	Vett*h		Velocità media (escluse soste)
Giorno feriale	65	1.017	30 (escluse soste) 8:425 (escluse soste)		33,49 km/h
Anno	17.735	282.164			

Linea extraburbana secondaria che relaziona Cernusco Villa Fiorita M2 con Pioltello, Vignate, Pozzuolo DHL e Melzo FS garantendo collegamento tra l'asse metropolitano M2 e la linea ferroviaria. Garantito servizio per gli istituti di Melzo e Cernusco sul Naviglio.

DETTAGLIO PERCORSI

A - PERCORSO PRINCIPALE
Melzo, Giolitti,Autostazione - Cernusco Naviglio, Gobetti,V. Fiorita M2
Corse/giorno 41
Lunghezza A+R (km) 36,26

B - PERCORSO SCOLASTICO VILLAF-ITSOS
Cernusco Naviglio, Gobetti,V. Fiorita M2 - C. sul Naviglio, Fontanile,ITSOS
Corse/giorno 9
Lunghezza A+R (km) 8,28

C - PERCORSO SCOLASTICO IST. MELZO
Melzo, Giolitti,Autostazione - Cernusco Naviglio, Gobetti,V. Fiorita M2
Corse/giorno 8
Lunghezza A+R (km) 28,95

D - PERCORSO SCOLASTICO MELZO ATT. LUSSEMBURGO
Melzo, Lussemburgo/Francia - Cernusco Naviglio, Gobetti,V. Fiorita M2
Corse/giorno 3
Lunghezza A+R (km) 32,35

E - PERCORSO SCOLASTICO ITSOS ATT. LUSSEMBURGO
Melzo, Lussemburgo/Francia - C. sul Naviglio, Fontanile,ITSOS
Corse/giorno 4
Lunghezza A+R (km) 35,82

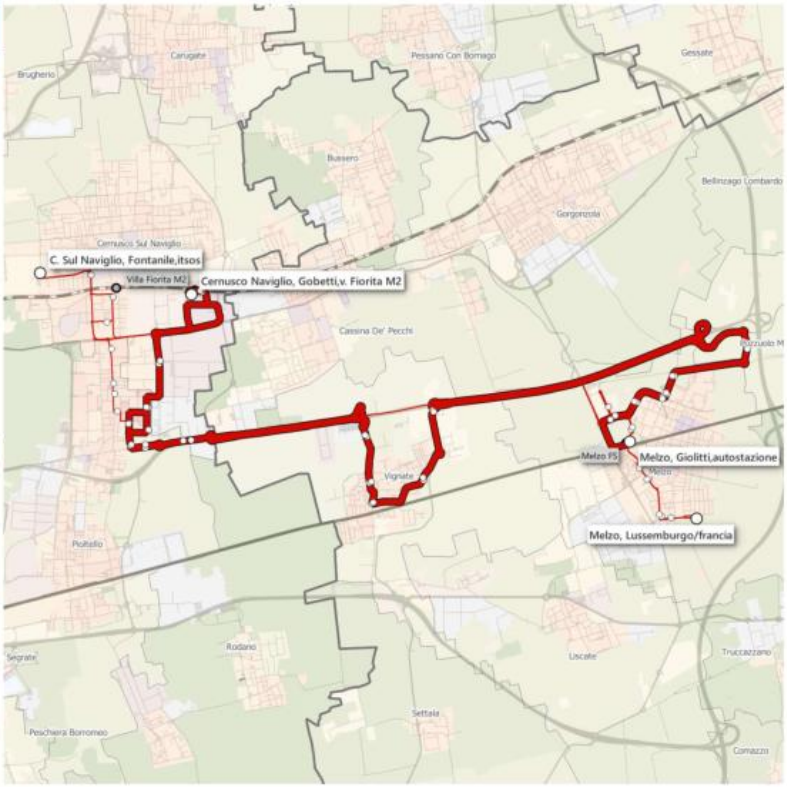


Figura 38 - Aggiornamento del PdB – Scheda di Linea Z401

Z404	MELZO FS - INZAGO - GESSATE M2				
Categoria	Frequenze giorno feriale punta	morbida	Serv. feriale (partenze)	Servizio festivo	Tipo mezzo principale
EX2	30	60	6:00-20:00	No	Bus Int. 12m
	Corse	Vett*km	Vett*h		Velocità media (escluse soste)
Giorno feriale	47	836	27 (escluse soste) 7.309 (escluse soste)		30,92 km/h
Anno	12.750	226.007			

Linea extraurbana secondaria che collega le Stazioni di Melzo FS e Gessate M2 con transito dai comuni Pozzuolo Martesana e Inzago, con passaggio in Trecella e Villaggio Residenziale.
Vengono garantiti i collegamenti scolastici diretti per gli Istituti di Melzo e Inzago.
Trova corrispondenza in Inzago SS 11 con Z405, e in Melzo autostazione lato nord con Z411, Z401, Z407, Z419 oltre a C5 lato sud, e in Martiri della Libertà con Z419.
Il nuovo tracciato inerente il transito da Via Buonarroti di Pozzuolo rimane subordinato ai lavori di adeguamento ai sensi el DPR 753/80 in ordine alla sicurezza dei percorsi e delle fermate di TPL.

DETTAGLIO PERCORSI

A - PERCORSO PRINCIPALE
Melzo, Giolitti,Autostazione - Gessate, I Maggio,M2
Corse/giorno 36
Lunghezza A+R (km) 36,15

B - DIRAMAZIONE LUSSEMBURGO
Melzo, Lussemburgo/Francia - Gessate, I Maggio,M2
Corse/giorno 5
Lunghezza A+R (km) 28,54

C - PERCORSO SCOLASTICO MLZ
Melzo, Giolitti,Autostazione - Gessate, I Maggio,M2
Corse/giorno 6
Lunghezza A+R (km) 37,88

Figura 39 - Aggiornamento del PdB – Scheda di Linea Z404

L22DC

Z407	MELZO FS - TRUCCAZZANO - CASSANO D'ADDA FS				
Categoria	Frequenze giorno feriale punta	morbida	Serv. feriale (partenze)	Servizio festivo	Tipo mezzo principale
EX2+	30	60	6:00-20:00	Si	Bus Int. 12m
	Corse	Vett*km	Vett*h		Velocità media (escluse soste)
Giorno feriale	48	917	25 (escluse soste)	36,92 km/h	
Anno	14.440	271.502	7.354 (escluse soste)		

Linea extraurbana secondaria plus che collega le Stazioni di Gorgonzola M2, Melzo e Cassano FS, servendo i Comuni di Liscate e Truccazzano. Vengono garantiti gli attuali collegamenti scolastici diretti. Prevede deviazione a servizio dello stabilimento DHL di Liscate (v. anche z411). Perde l'attestamento in Cassano Via Milano a fronte del nuovo capolinea di Cassano FS in coincidenza con linea ad alta frequenza z405 che permette la connessione con Cassano centro.
Trova corrispondenza in Melzo FS con Z411, Z404, Z406, Z401, Z419 e CS.
Il nuovo tracciato di Cassano rimane subordinato ai lavori di adeguamento ai sensi el DPR 753/80 in ordine alla sicurezza dei percorsi e delle fermate di TPL.
Assorbe parzialmente z403 in particolare sulla tratta Gorgonzola M2.

DETTAGLIO PERCORSI

A - PERCORSO PRINCIPALE
Melzo, Giolitti,Autostazione - Cassano D'Adda, Donatori,Stazione FS
Corse/giorno 21
Lunghezza A+R (km) 36,05

C - DIRAMAZIONE GORG M/DHL/TRUCZ
Gorgonzola M2, Palina 13 - Truccazzano, Scotti/Dante
Corse/giorno 20
Lunghezza A+R (km) 36,08

B - PERCORSO SCOLASTICO CASS/MEL/GORG
Gorgonzola M2, Palina 13 - Cassano D'Adda, Europa,Liceo
Corse/giorno 7
Lunghezza A+R (km) 50,78

Figura 40 - Aggiornamento del PdB – Scheda di Linea Z407

Z411	MELZO FS - MI San Donato M3				
Categoria	Frequenze giorno feriale punta	morbida	Serv. feriale (partenze)	Servizio festivo	Tipo mezzo principale
EX1+	15	30	5:00-21:30	Si	Bus Int. 12m
	Corse	Vett*km	Vett*h		Velocità media (escluse soste)
Giorno feriale	107	2.993	93 (escluse soste)	32,26 km/h	
Anno	28.986	807.056	25.017 (escluse soste)		

Linea extraurbana primaria plus di adduzione alla linea metropolitana M3 di San Donato che relaziona i Comuni di Melzo, Liscate, Settala, Pantigliate, Peschiera.
Viene velocizzata con attestamento al Terminal FS di Melzo ed instradata lungo la nuova SP Paullese da Vigliano in poi, ottenendo una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza.
Prevede prolungamento supplementare del servizio serale/deviazione in Peschiera centro.
Vengono garantiti i collegamenti scolastici diretti per gli istituti di Gorgonzola e San Donato.
Trova corrispondenza in Vigliano con Z412, Z413, e 902 e in Melzo FS Z411, Z404, Z406, Z401, Z419 e CS.
L'utenza interessata a raggiungere Peschiera con destino lungo la SP vecchia / Via Matteotti, dovrà interscambiare con la linea 902.

DETTAGLIO PERCORSI

A- PERCORSO PRINCIPALE
Melzo, Giolitti,Autostazione - Milano, Impastato,San Donato M3,Pal. 2
Corse/giorno 69
Lunghezza A+R (km) 52,78

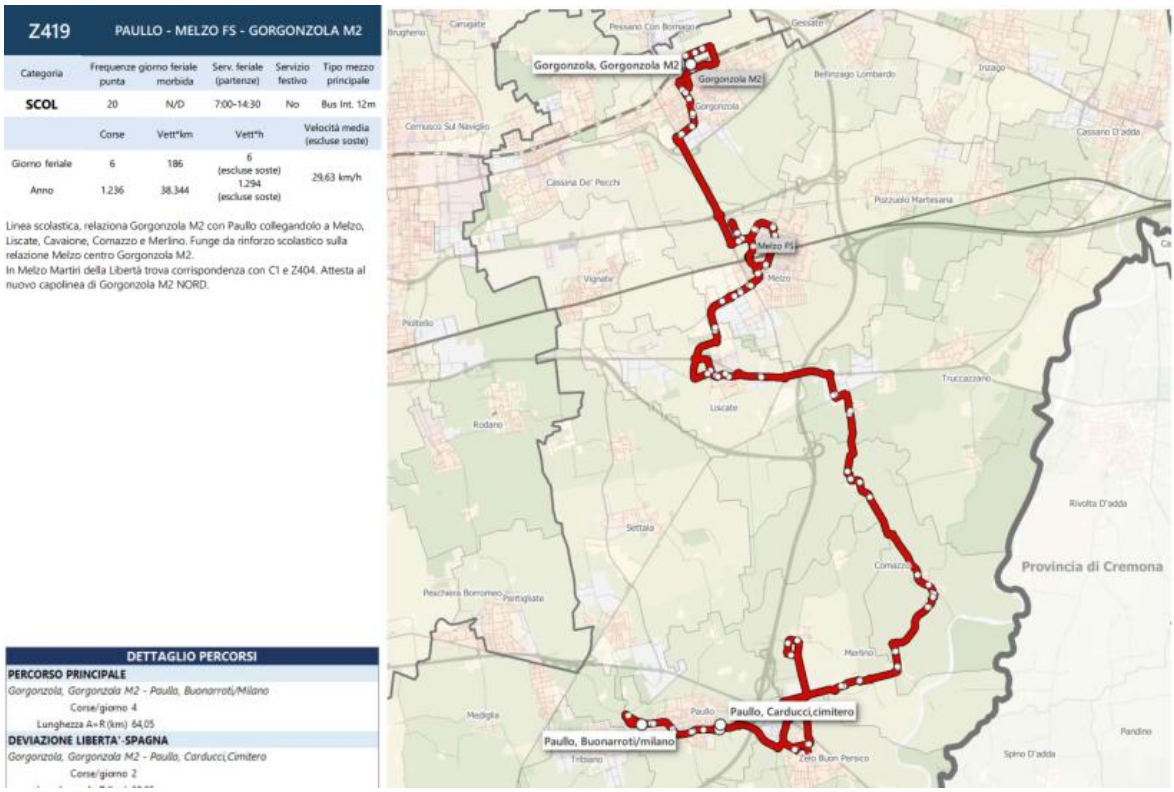
B- PERCORSO SCOLASTICO
Gorgonzola M2, Palina 13 - S.D. Milanese, Dalla Chiesa/Europa
Corse/giorno 13
Lunghezza A+R (km) 66,46

C- DEVIAZIONE LOCALE SERALE PESCHIERA
Melzo, Giolitti,Autostazione - Milano, Impastato,San Donato M3,Pal. 2
Corse/giorno 14
Lunghezza A+R (km) 61,82

D- DEVIAZIONE DHL
Melzo, Giolitti,Autostazione - Milano, Impastato,San Donato M3,Pal. 2
Corse/giorno 11
Lunghezza A+R (km) 53,96

Figura 41 - Aggiornamento del PdB – Scheda di Linea Z411

L22DC



Z419	PAULLO - MELZO FS - GORGONZOLA M2				
Categoria	Frequenze giorno feriale punta	Frequenze giorno feriale morbida	Serv. feriale (partenze)	Servizio festivo	Tipo mezzo principale
SCOL	20	N/D	7:00-14:30	No	Bus Int. 12m
	Corse	Vett*km	Vett*h		Velocità media (escluse soste)
Giorno feriale	6	186	6 (escluse soste)		29,63 km/h
Anno	1.236	38.344	1.294 (escluse soste)		

Linea scolastica, relaziona Gorgonzola M2 con Paullo collegandolo a Melzo, Liscate, Cavaione, Comazzo e Merlino. Funge da rinforzo scolastico sulla relazione Melzo centro Gorgonzola M2.
In Melzo Martiri della Libertà trova corrispondenza con C1 e Z404. Attesta al nuovo capolinea di Gorgonzola M2 NORD.

DETTAGLIO PERCORSI
PERCORSO PRINCIPALE
Gorgonzola, Gorgonzola M2 - Paullo, Buonarroti/Milano
Corse/giorno 4
Lunghezza A=R (km) 64,05
DEVIAZIONE LIBERTA'-SPAGNA
Gorgonzola, Gorgonzola M2 - Paullo, Carducci,Cimitero
Corse/giorno 2

Figura 42 - Aggiornamento del PdB – Scheda di Linea Z419

L22DC

12. LA MOBILITÀ SOSTENIBILE: LE COLONNINE DI RICARICA PER VEICOLI ELETTRICI

Il Piano Nazionale Infrastrutturale per la Ricarica dei veicoli Elettrici (PNIRE), recependo la Direttiva europea 014/94/UE per la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi, definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

Alla base del PNIRE si trova quindi una struttura internazionale che ricerca lo sviluppo armonizzato dell'infrastruttura a livello europeo, per favorire la diffusione sul mercato dei veicoli elettrici e garantirne una libera circolazione fra gli stati membri.

Il Piano fornisce quindi indicazioni e linee guida per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica sull'intero territorio nazionale, sia a livello urbano che extraurbano.

Per quanto riguarda le strutture di parcheggio, sia pubbliche che private il Piano "*auspica la predisposizione di un numero adeguato (e coerente con la dimensione del parcheggio), di stalli da allestire con sistemi di ricarica. In caso di nuova costruzione tale predisposizione dovrà essere indicata in sede di progetto e garantire una percentuale dei posti dedicati ai veicoli elettrici pari* ***almeno al 5% del numero complessivo dei posti*** *messi a disposizione".*

All'interno dell'ambito si prevede un totale di nuovi posti auto pari a 93 stalli, di cui 20 attrezzati con colonnine di ricarica per veicoli elettrici.

In base alla tipologia di sosta attesa nel parcheggio il PNIRE individua tre scenari per cui prevede istruzioni orientative per quanto riguarda potenza, tipologia di prese e numero di veicoli serviti:

- sosta prolungata tra 2 e 10 ore: ricarica lenta tra i 3 e i 7 Kw, per servire 1-2 veicoli al giorno per punto;
- sosta breve, tra i 30 minuti e le 2 ore: ricarica accelerata tra i 7 e i 22 Kw, per servire 2-6 veicoli al giorno per punto;
- fermata per ricarica, sotto i 30 minuti: ricarica rapida (43 Kw CA, 44-50 Kw CC), per servire 24 veicoli al giorno per punto.

Si provvederà dunque ad una infrastrutturazione delle colonnine in funzione delle esigenze specifiche degli addetti.

Il D.Lgs. 10 giugno 2020 n. 48 prevede, per edifici di nuova costruzione a destinazione non residenziale e dotati di parcheggio interno o adiacente all'edificio con almeno 10 posti auto, l'installazione di *almeno un punto di ricarica ai sensi del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n.257* e la predisposizione tramite cavidotto ad un futuro collegamento alla rete elettrica per almeno 1 posto auto ogni 5.

Il DL 16 dicembre 2016, n. 257, prevede per edifici di nuova costruzione ad uso non residenziale la *predisposizione all'allaccio per la possibile installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio a parcheggio coperto o scoperto e da ciascun box per auto, siano essi pertinenziali o no, in conformità alle disposizioni edilizie di dettaglio fissate nel regolamento stesso.*

L22DC

13. LA MOBILITÀ SOSTENIBILE: IL COLLEGAMENTO DEI PERCORSI PCIR

Melzo non è attraversata direttamente da nessun percorso ciclabile identificato del PCIR (Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale).

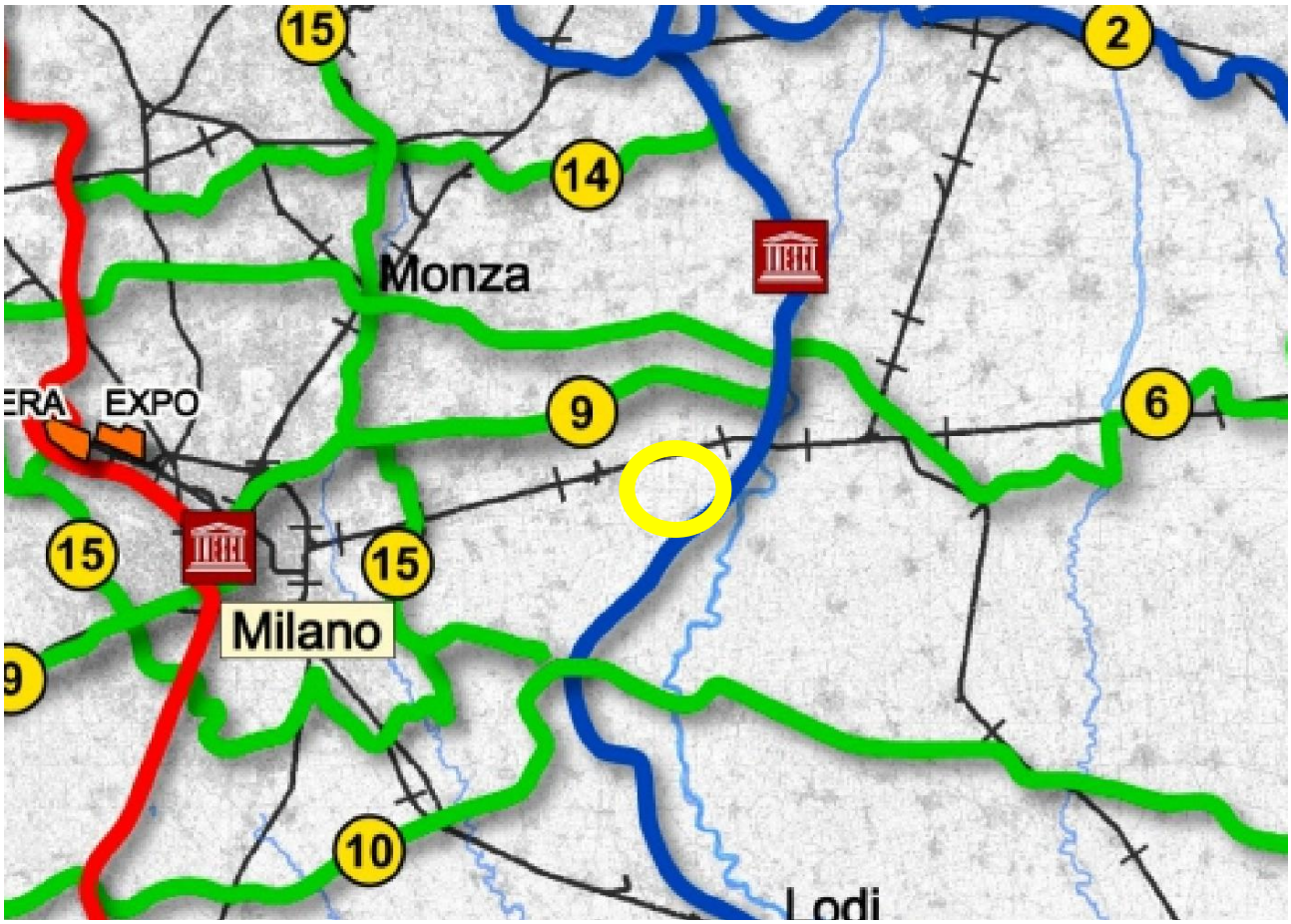
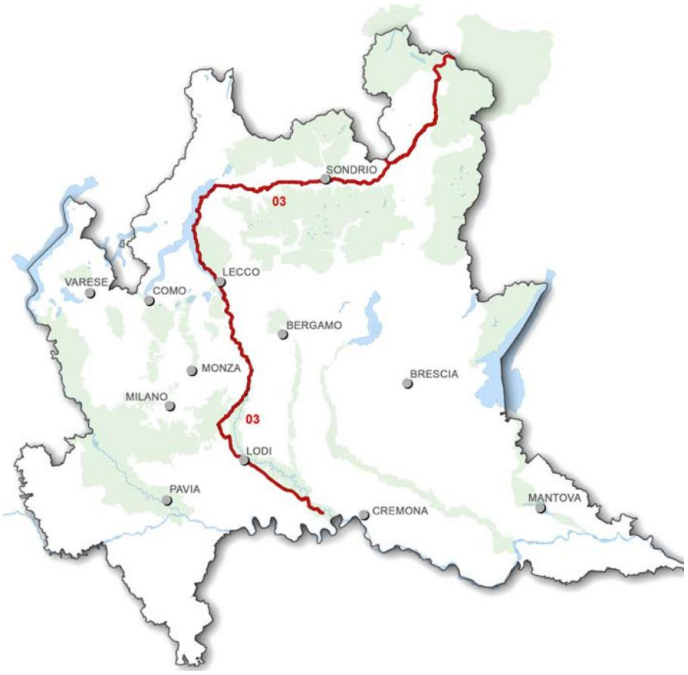


Figura 43 – Estratto del PCIR della Lombardia

Tuttavia i percorsi 3, 6 e 9 passano a distanza non eccessiva dal territorio di Melzo. I percorsi fanno parte del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, che mira a promuovere la mobilità sostenibile e a valorizzare il territorio lombardo attraverso una rete ciclabile integrata.

L22DC



PCIR 3 "ADDA"

Il tracciato PCIR 3 "Adda" parte dal comune di Bormio (SO) e termina a Crotta d'Adda (CR), sviluppandosi lungo tutto il corso del fiume e transitando a circa 4km da Melzo.

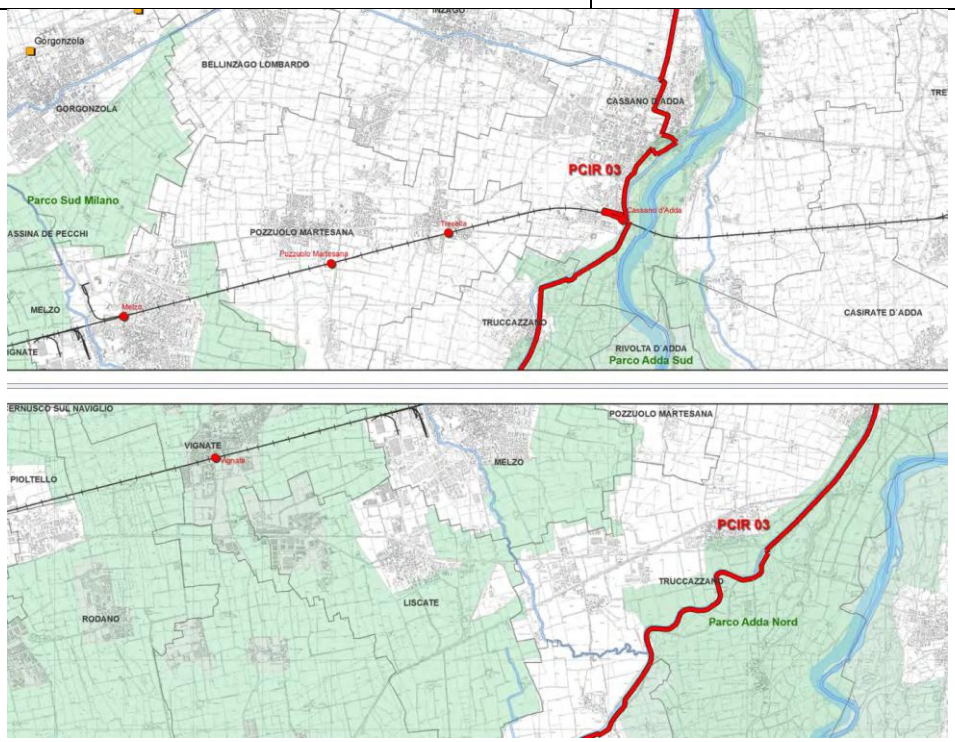


Figura 44 – PCIR 3 Adda – Tav.9/13 e 10/13

L22DC

PCIR 6 "VILLORESI"

Il PCIR 6 "Villoresi" inizia a Somma Lombardo (VA) e finisce a Brescia, passando a nord del territorio di Melzo ad una distanza di circa 7km.

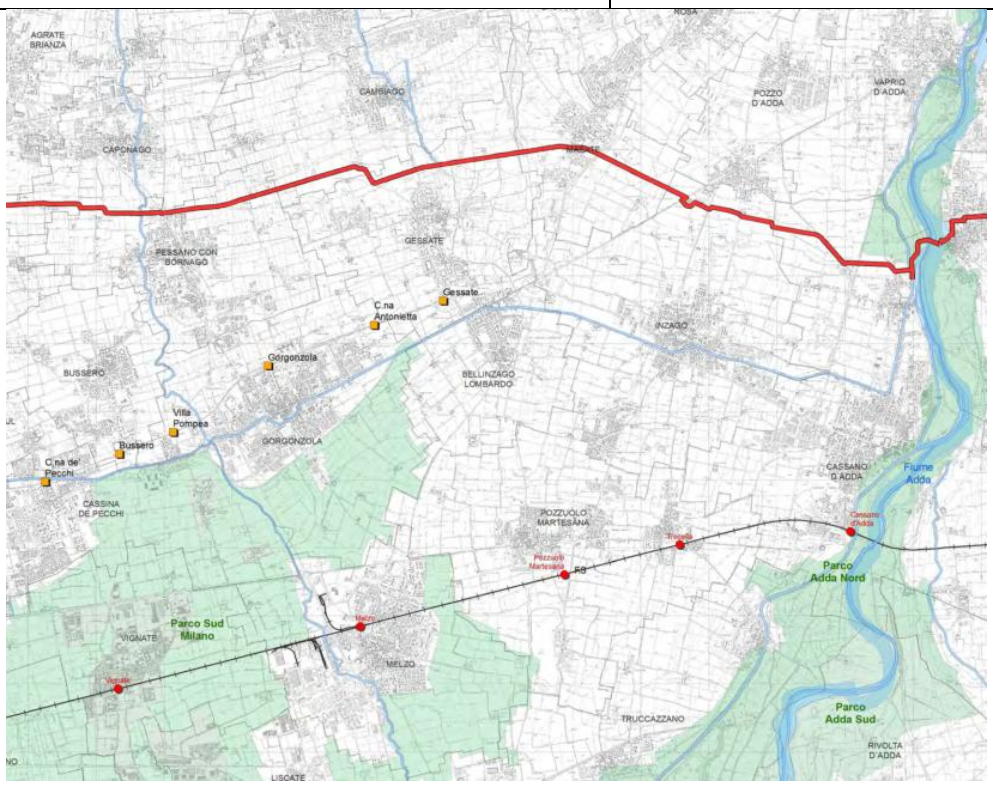
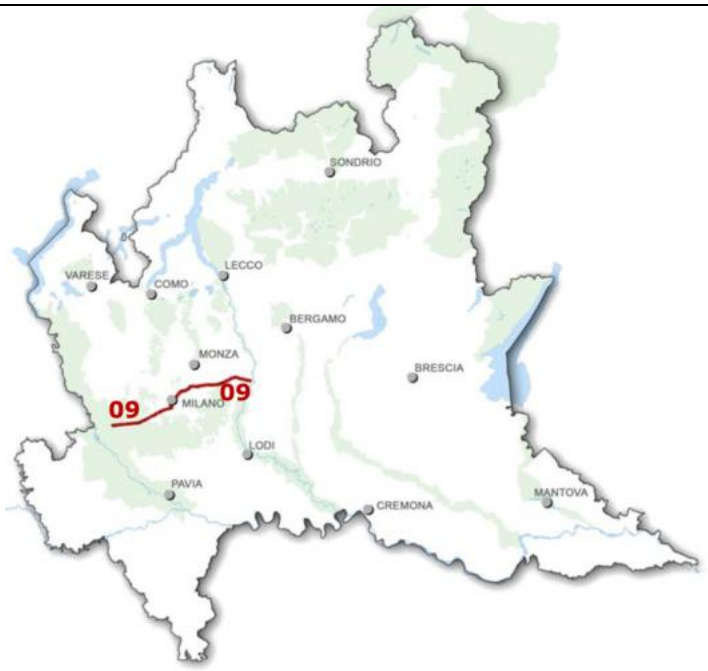


Figura 45 – PCIR 6 Villoresi – Tav.5/9

L22DC



PCIR 9 "NAVIGLI"

Il tracciato PCIR 9 "Navigli" si sviluppa tra Abbiategrasso (MI) e Cassano d'Adda (MI) e, passando per il comune di Gorgonzola (MI), risulta il più prossimo al centro abitato di Melzo (circa 3km distanza).

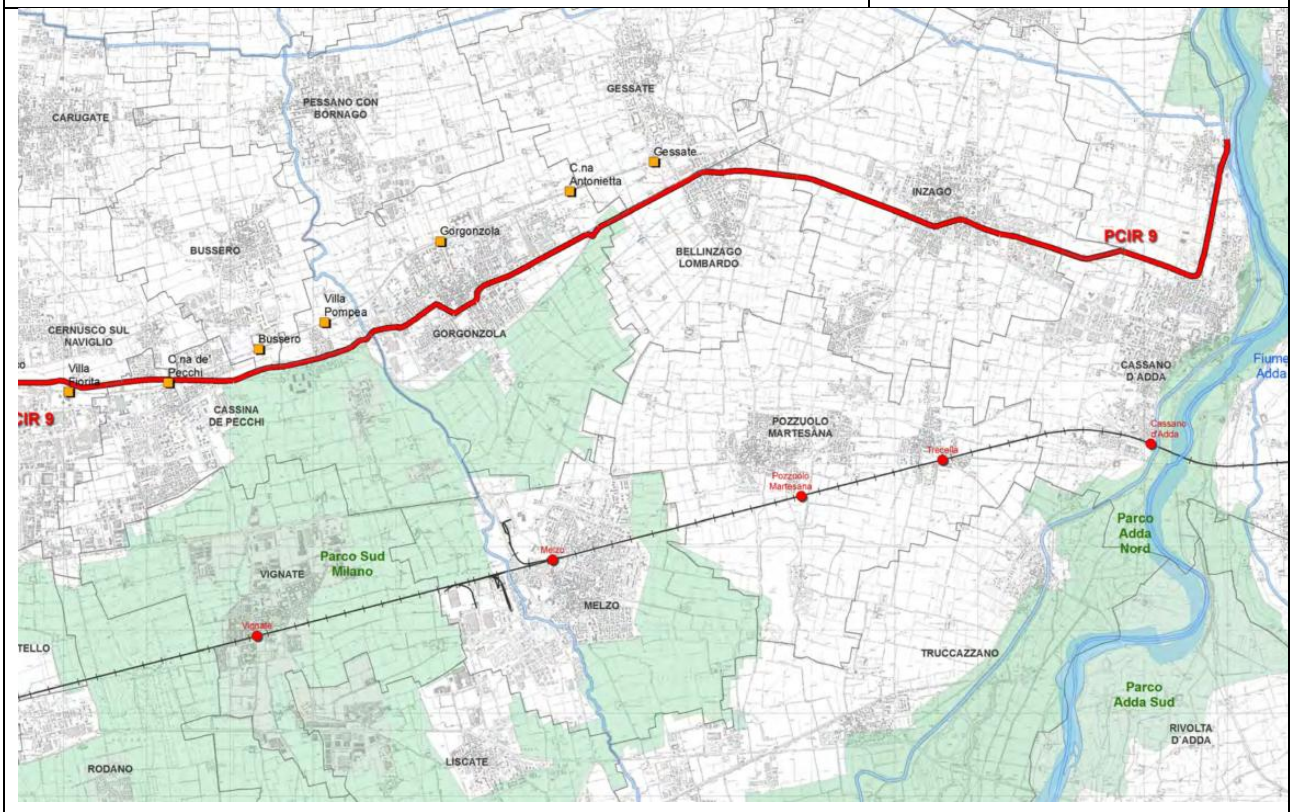
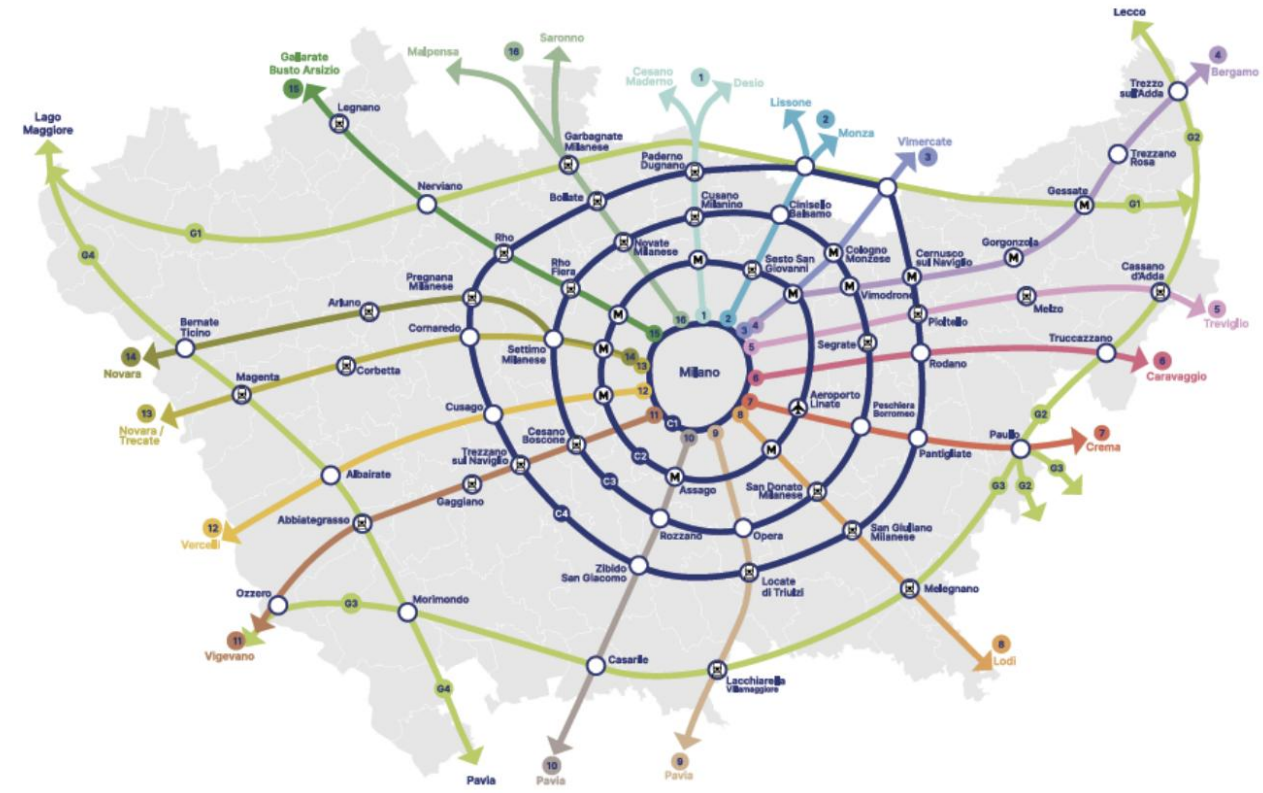


Figura 46 – PCIR 9 Navigli – Tav.3/3

Melzo si trova inoltre lungo il previsto tracciato della linea 5 del Biciplan "Cambio" della Città Metropolitana di Milano, di collegamento tra il capoluogo e Treviglio.

L22DC



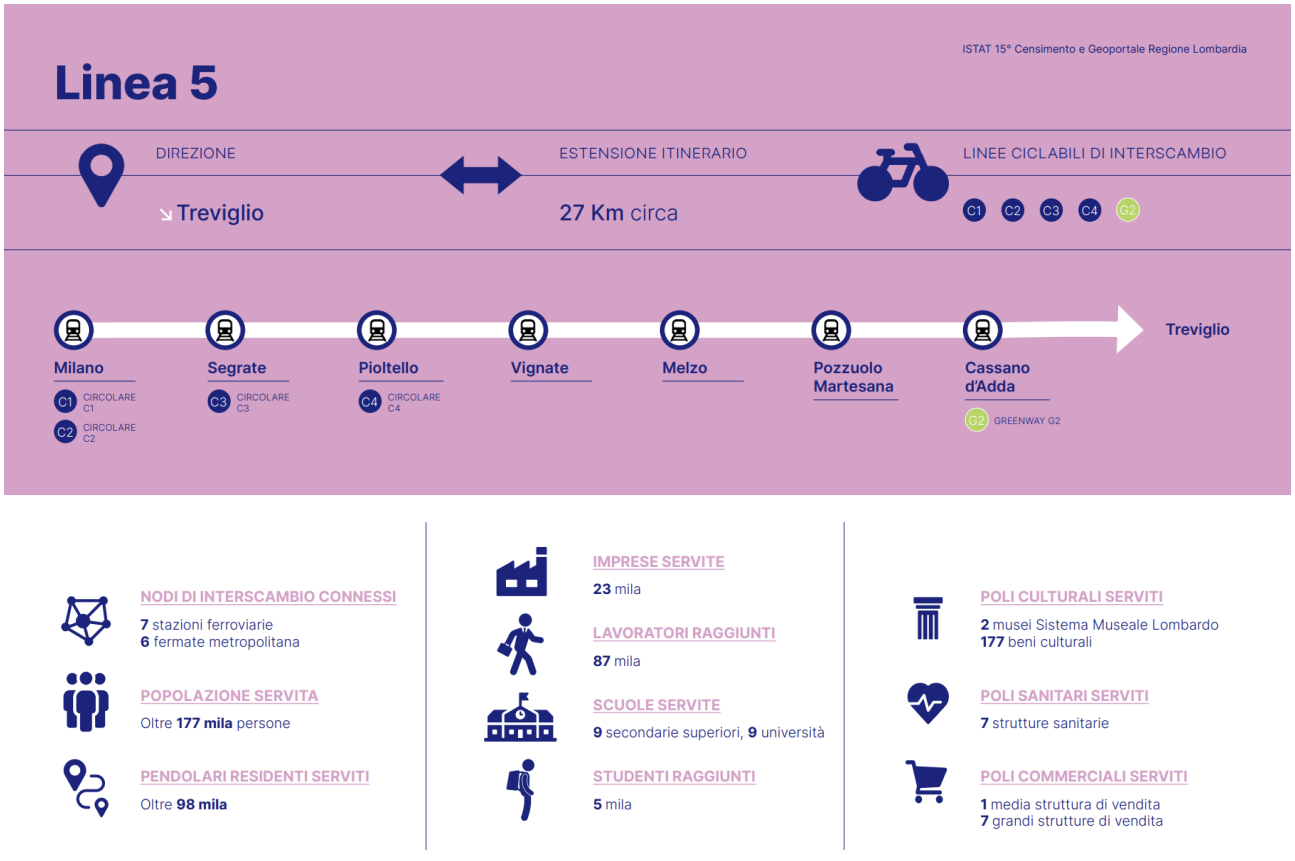


Figura 47 – Inquadramento della Linea 5 del Biciplan metropolitano di Milano

La città di Melzo dispone di buone connessioni ciclabili con i comuni contermini, in particolare verso Gorgonzola e Pozzuolo Martesana.

La rete ciclabile urbana di collegamento con l'ambito risulta carente a sud della linea ferroviaria, dove manca un itinerario ciclabile sicuro con la stazione ferroviaria lungo le vie Colombo-San Rocco-Martiri della Liberazione.

A nord della stazione è invece presente un percorso dedicato lungo via Gavazzi, che poi prosegue su via Parini (verso Gorgonzola) e su viale Olanda-via Volontari del Sangue-via Quattro Vie (verso Pozzuolo Martesana).

In direzione sud, verso Liscate, l'infrastruttura ciclabile è più frammentata, ma viene sottolineata l'importanza del sottopasso alla SP14 in via Unità d'Italia.

Si propone il completamento della maglia ciclabile in via Colombo, così da poter dare accesso diretto all'ambito e creare un itinerario di attraversamento nord-sud.

Si precisa che tale intervento non è al momento ricompreso nelle opere da realizzarsi a cura del proponente dell'ambito.

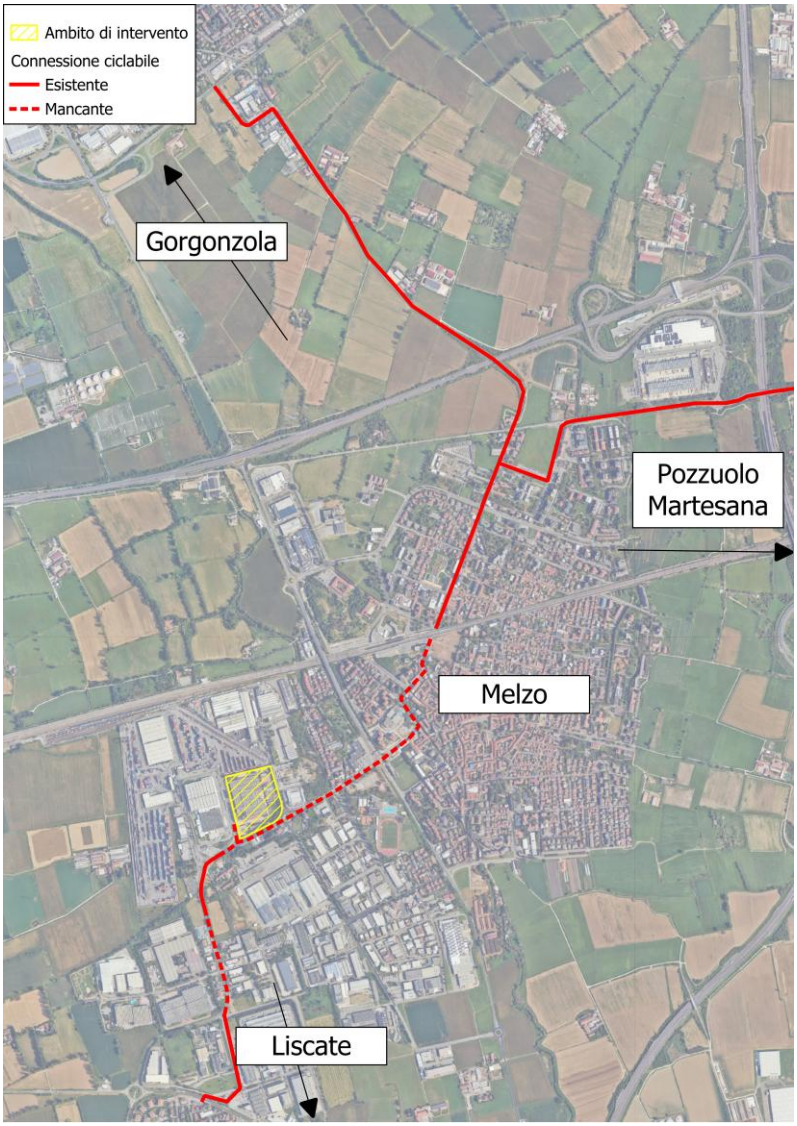


Figura 48 – Connessioni ciclabili con l'ambito verso i comuni contermini

L22 DC

14. L'ACCESSIBILITÀ AL POLO TECNOLOGICO

L'opportunità di attrezzaggio della fermata bus nelle vicinanze (realizzazione, ad esempio, di pensilina e sedute) e l'adeguamento dei percorsi ciclabili consentirebbero sia una adeguata connessione al nuovo polo, ma anche un miglioramento di carattere urbanistico del comparto, grazie al riequilibrio nell'uso dello spazio pubblico a favore della mobilità dolce e quindi della qualità del costruito e abitato.

Si precisa che tali interventi non sono al momento ricompresi nelle opere da realizzarsi a cura del proponente dell'ambito.

L22 DC

15. CONCLUSIONI

Lo studio di impatto viabilistico è basato sui tradizionali metodi di valutazione presenti nella letteratura internazionale dell'ingegneria del traffico ed ha previsto le seguenti fasi:

a. rilevamento del traffico nel mese di maggio 2025 nell'ora di punta alle principali intersezioni nell'intorno dell'ambito;

b. verifica della funzionalità dei suddetti nodi in ottemperanza ai metodi statici proposti dalla Dgr n. 3219 del 27.9.2006, sulla base dei rilievi effettuati;

c. verifica degli interventi ad ampia scala previsti nell'area;

d. stima dei traffici indotti comprensivi delle eventuali nuove attuazioni che si possono prevedere insistere sulla medesima rete viabilistica;

e. nuova verifica dei nodi con l'aggravio del traffico aggiuntivo generato dalla completa realizzazione del comparto;

f. sono state analizzate le componenti di trasporto pubblico locale e ferroviario:

   v. rete Tpl esistente e di progetto come da Piano di Bacino

   vi. stazioni ferroviarie e fermate Tpl prossime al polo

   vii. descrizione del percorso più breve ciclopedonale

   viii. interventi progettuali per migliorare l'accessibilità al polo tecnologico

h. sono state analizzate le componenti di mobilità sostenibile in particolare per:

   iii. pianificare l'installazione di colonnine per la ricarica di veicoli alimentati ad energia elettrica;

   iv. individuare un itinerario ciclabile di collegamento, tenendo come riferimento i Percorsi Ciclabili di interesse Regionale (PCIR) previsti dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC).

Il traffico rilevato ai nodi mostra come oggi si abbiano dei rallentamenti alle intersezioni con la SP103 Cassanese, che in ora di punta del mattino causano in particolare accodamenti sulla SP13 in uscita da Melzo verso nord

Alle altre intersezioni monitorate non sono state individuate criticità dovute al traffico.

Nello scenario di progetto l'incremento di traffico dovuto alla completa realizzazione dell'hub è stato stimato a partire dai dati forniti dall'operatore, che li ha derivati da analoghe esperienze di realizzazione di Poli tecnologici del tutto simili a quello in oggetto.

Gli spostamenti previsti per il Polo tecnologico nell'ora di punta sono pari a circa 34 veicoli, e non risultano tali da causare una perturbazione del sistema viabilistico del comparto, con valori che rientrano nelle normali oscillazioni quotidiane dei flussi di veicoli.

Tale scenario è tuttavia il più pessimistico e di conseguenza cautelativo possibile, in quanto prevede che tutti gli addetti e i visitatori dell'ambito si spostino con l'auto privata (senza sfruttare mezzi più sostenibili). Viene

L22 DC

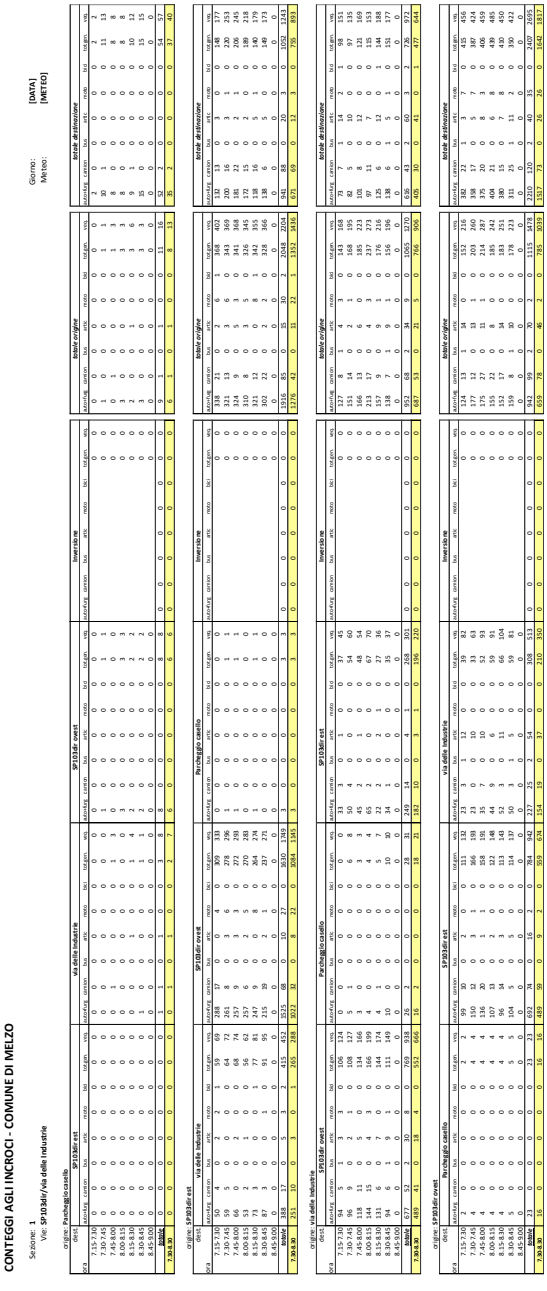
inoltre ipotizzato come la quota di mezzi pesanti sia costante durante tutta la giornata, mentre esperienze similari mostrano come in ora di punta della mattina si possa supporre un minore traffico di veicoli pesanti.

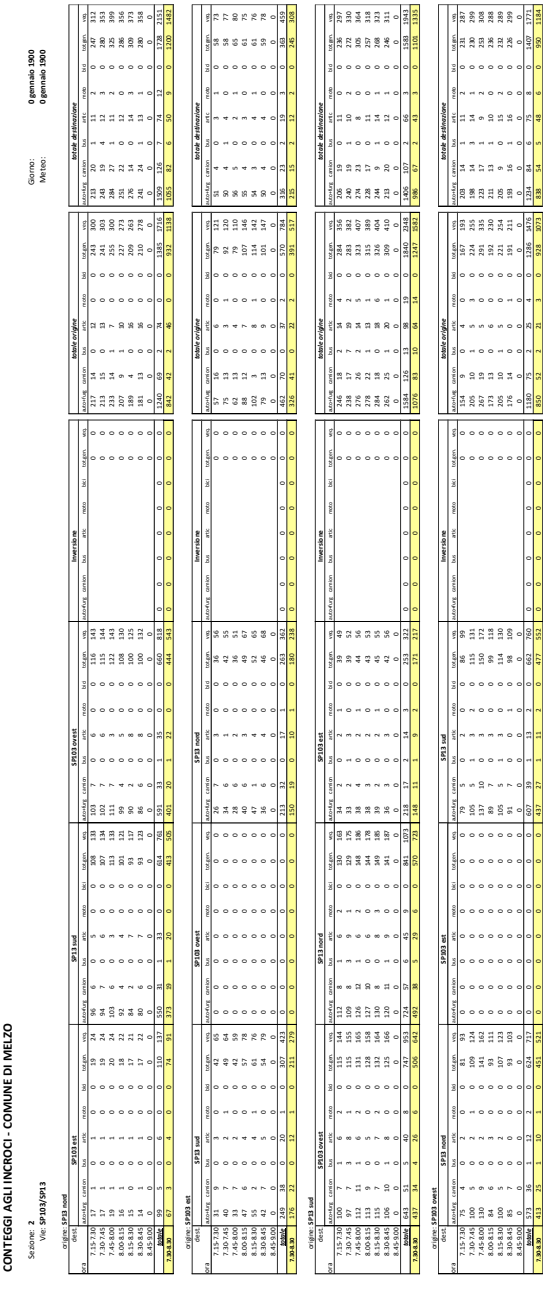
L'analisi della componente Tpl ha messo in luce la possibilità di miglioramento della fermata prossima all'ambito, con la prospettiva dunque di accrescere le opportunità di utilizzo di forme di mobilità sostenibile per i fruitori del Polo tecnologico ma anche e soprattutto per la collettività, dato che si tratta di infrastrutture a servizio di tutta la zona industriale.

L'opportunità di completare le connessioni ciclabili può consentire di migliorare l'accessibilità al comparto dai comuni adiacenti.

L22DC

16. APPENDICE A - RILIEVI DI TRAFFICO FEBBRAIO 2025





CONTEGGI AGLI INCROCI - COMUNE DI MELZO

Sezione: **3**
Vie: **SP13/viale Germania**

Giorno: **0 gennaio 1900**
Meteo: **0 gennaio 1900**

origine: **SP13 nord**

dest.	viale Germania								SP13 sud								Strada Cascina Paolina								Inversione								*totale origine*								*totale destinazione*							
ora	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	31	2	0	2	0	0	35	43	179	15	0	9	0	0	203	252							0	0							0	0	210	17	0	11	0	0	238	295	292	20	2	18	6	1	339	424
7.30-7.45	35	3	0	1	0	0	39	48	203	17	0	9	2	0	231	283							0	0							0	0	238	20	1	10	2	0	271	331	332	20	4	22	2	0	380	483
7.45-8.00	40	3	0	1	0	0	45	53	235	20	0	7	0	0	262	312							0	0							0	0	275	23	0	8	0	0	306	365	317	18	4	14	7	2	362	436
8.00-8.15	34	2	0	2	0	0	38	47	198	15	0	10	0	0	223	275							0	0							0	0	232	17	0	11	0	0	261	322	304	22	2	13	2	0	344	419
8.15-8.30	36	2	0	2	0	0	40	49	211	11	0	12	0	0	235	288							0	0							0	0	247	13	1	14	1	0	275	337	280	11	1	21	6	0	319	398
8.30-8.45	31	3	0	2	0	0	35	45	180	17	0	10	0	0	208	264							0	0							0	0	211	20	0	12	1	0	243	309	295	23	3	14	6	0	342	424
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	205	16	0	10	0	0	232	285	1208	94	2	56	3	0	1362	1674	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1413	110	2	66	3	0	1594	1959	1821	114	15	102	30	2	2085	2584
7.30-8.30	144	11	0	6	0	0	162	197	848	62	2	37	2	0	951	1158	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	992	73	2	43	3	0	1113	1355	1233	71	10	70	18	2	1404	1736

origine: **viale Germania**

dest.	SP13 sud								Strada Cascina Paolina								SP13 nord								Inversione								*totale origine*								*totale destinazione*							
ora	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	45	2	1	0	1	0	49	53							0	0	105	3	2	0	3	1	114	122							0	0	150	5	3	0	4	1	163	175	52	4	0	4	0	0	60	78
7.30-7.45	41	0	2	0	1	0	43	48							0	0	95	0	4	0	1	0	101	110							0	0	136	0	6	0	2	0	144	158	62	5	0	4	0	0	71	91
7.45-8.00	47	1	1	1	1	0	50	55							0	0	108	1	3	1	1	0	115	128							0	0	155	2	4	2	2	0	165	183	64	5	0	3	1	0	73	89
8.00-8.15	47	1	0	0	0	0	49	51							0	0	110	1	1	1	1	0	113	119							0	0	157	2	1	1	1	0	162	170	56	5	0	3	0	0	64	81
8.15-8.30	46	1	0	1	2	0	49	52							0	0	107	1	1	1	4	0	115	121							0	0	153	2	1	2	6	0	164	173	56	3	0	4	0	0	64	81
8.30-8.45	42	1	1	1	1	0	45	50							0	0	98	3	1	1	1	0	105	116							0	0	140	4	2	2	2	0	150	166	53	5	0	3	1	0	63	80
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	268	5	5	2	5	0	285	308	0	0	0	0	0	0	0	0	623	10	12	5	12	1	663	716	0	0	0	0	0	0	0	0	891	15	17	7	17	1	948	1025	344	28	1	21	3	0	396	500
7.30-8.30	181	2	4	2	3	0	191	206	0	0	0	0	0	0	0	0	420	4	8	3	8	0	444	478	0	0	0	0	0	0	0	0	601	6	12	5	11	0	635	684	238	18	0	14	2	0	272	342

origine: **SP13 sud**

dest.	Strada Cascina Paolina								SP13 nord								viale Germania								Inversione								*totale origine*								*totale destinazione*							
ora	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30							0	0	187	16	0	18	4	0	225	301	22	2	0	2	0	0	26	35							0	0	209	18	0	20	4	0	251	336	225	16	1	9	1	0	252	305
7.30-7.45							0	0	237	20	0	22	1	0	279	373	27	2	0	2	0	0	32	43							0	0	264	22	0	24	1	0	311	416	244	17	2	9	2	0	275	330
7.45-8.00							0	0	209	17	1	13	5	2	247	308	24	2	0	1	1	0	28	35							0	0	233	19	1	14	6	2	275	343	282	20	2	7	1	0	311	367
8.00-8.15							0	0	195	21	1	13	2	0	230	300	22	2	0	1	0	0	27	35							0	0	217	23	1	14	2	0	257	335	246	15	1	10	0	0	272	326
8.15-8.30							0	0	173	10	0	20	2	0	204	278	20	1	0	2	0	0	24	32							0	0	193	11	0	22	2	0	228	310	257	12	1	13	2	0	284	340
8.30-8.45							0	0	197	21	2	13	4	0	237	308	23	2	0	1	1	0	27	35							0	0	220	23	2	14	5	0	264	343	222	18	1	11	1	0	253	314
8.45-9.00							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	0	0	0	0	0	0	0	0	1198	104	4	97	18	2	1422	1867	138	12	0	11	2	0	164	215	0	0	0	0	0	0	0	0	1336	116	4	108	20	2	1586	2082	1476	99	7	58	8	0	1647	1982
7.30-8.30	0	0	0	0	0	0	0	0	813	67	2	66	10	2	960	1258	94	8	0	8	1	0	111	145	0	0	0	0	0	0	0	0	907	75	2	74	11	2	1071	1403	1029	64	5	38	6	0	1142	1364

origine: **Strada Cascina Paolina**

dest.	SP13 nord								viale Germania								SP13 sud								Inversione								*totale origine*								*totale destinazione*							
ora	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30							0	0							0	0							0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7.30-7.45							0	0							0	0							0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7.45-8.00							0	0							0	0							0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8.00-8.15							0	0							0	0							0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8.15-8.30							0	0							0	0							0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8.30-8.45							0	0							0	0							0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8.45-9.00							0	0							0	0							0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7.30-8.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

CONTEGGI AGLI INCROCI - COMUNE DI MELZO

Sezione: **4**
Vie: **SP13/via Colombo/via San Rocco**

Giorno: **0 gennaio 1900**
Meteo: **0 gennaio 1900**

origine: **SP13 nord**

dest.	via San Rocco								SP13 sud								via Colombo								Inversione								*totale origine*								*totale destinazione*							
ora	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	20	2	0	0	0	0	22	25	122	15	0	4	0	0	141	176	104	13	0	8	2	4	131	170							0	0	246	30	0	12	2	4	294	371	211	18	0	20	4	0	253	338
7.30-7.45	26	0	0	0	0	0	26	26	123	13	0	5	1	0	142	176	122	9	0	5	2	0	138	166							0	0	271	22	0	10	3	0	306	368	259	22	0	24	1	0	306	411
7.45-8.00	56	0	0	0	0	0	56	56	87	18	0	5	0	0	110	152	146	12	2	4	3	0	167	201							0	0	289	30	2	9	3	0	333	409	231	19	1	14	6	2	273	341
8.00-8.15	62	2	0	0	0	0	64	67	103	12	0	5	0	0	120	153	106	0	0	7	0	0	113	134							0	0	271	14	0	12	0	0	297	354	220	23	1	14	2	0	260	338
8.15-8.30	47	0	0	0	0	0	47	47	97	9	0	10	3	1	120	161	134	4	1	6	2	1	148	173							0	0	278	13	1	16	5	2	315	381	193	11	0	22	2	0	228	310
8.30-8.45	46	2	0	0	0	0	48	51	100	10	0	6	2	0	118	150	119	10	1	11	2	1	144	193							0	0	265	22	1	17	4	1	310	394	222	23	2	14	5	0	266	345
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	257	6	0	0	0	0	263	272	632	77	0	35	6	1	751	968	731	48	4	41	11	6	841	1036	0	0	0	0	0	0	0	0	1620	131	4	76	17	7	1855	2275	1336	116	4	108	20	2	1586	2082
7.30-8.30	191	2	0	0	0	0	193	196	410	52	0	25	4	1	492	642	508	25	3	22	7	1	566	673	0	0	0	0	0	0	0	0	1109	79	3	47	11	2	1251	1511	903	75	2	74	11	2	1067	1399

origine: **via San Rocco**

dest.	SP13 sud								via Colombo								SP13 nord								Inversione								*totale origine*								*totale destinazione*							
ora	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	8	0	0	0	1	0	9	9	49	3	1	0	0	0	53	60	40	2	0	0	1	0	43	46							0	0	97	5	1	0	2	0	105	114	24	2	1	0	0	0	27	33
7.30-7.45	18	0	0	0	1	0	19	19	50	0	0	0	1	1	52	51	43	1	0	0	0	0	44	46							0	0	111	1	0	0	2	1	115	115	35	0	0	0	0	0	35	35
7.45-8.00	14	0	0	0	0	0	14	14	81	0	0	0	3	0	84	83	42	0	0	0	2	2	46	43							0	0	137	0	0	0	5	2	144	140	73	3	1	0	0	0	77	84
8.00-8.15	22	0	1	0	0	0	23	26	85	1	1	0	2	0	89	92	46	0	0	0	0	0	46	46							0	0	153	1	2	0	2	0	158	164	72	3	0	0	0	0	75	80
8.15-8.30	15	0	0	0	0	0	15	15	65	2	0	0	3	0	70	72	39	1	0	0	1	0	41	42							0	0	119	3	0	0	4	0	126	129	57	0	1	0	0	0	58	61
8.30-8.45	21	0	0	0	0	0	21	21	51	1	0	0	1	0	53	54	46	1	1	0	0	0	48	52							0	0	118	2	1	0	1	0	122	127	60	2	0	0	0	0	62	65
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	98	0	1	0	2	0	101	103	381	7	2	0	10	1	401	411	256	5	1	0	4	2	268	274	0	0	0	0	0	0	0	0	735	12	4	0	16	3	770	788	321	10	3	0	0	0	334	357
7.30-8.30	69	0	1	0	1	0	71	73	281	3	1	0	9	1	295	297	170	2	0	0	3	2	177	177	0	0	0	0	0	0	0	0	520	5	2	0	13	3	543	547	237	6	2	0	0	0	245	259

origine: **SP13 sud**

dest.	via Colombo								SP13 nord								via San Rocco								Inversione								*totale origine*								*totale destinazione*							
ora	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	18	1	0	0	0	0	19	21	118	9	0	4	3	0	134	158	3	0	0	0	0	0	3	3							0	0	139	10	0	4	3	0	156	182	130	16	2	4	1	0	153	194
7.30-7.45	21	0	0	0	0	0	21	21	159	8	0	8	0	0	175	211	7	0	0	0	0	0	7	7							0	0	187	8	0	8	0	0	203	239	141	13	0	6	2	0	162	199
7.45-8.00	31	0	0	2	0	0	33	39	139	12	1	7	1	0	160	201	8	1	1	0	0	0	10	14							0	0	178	13	2	9	1	0	203	254	104	20	0	5	0	0	129	174
8.00-8.15	31	1	0	1	1	0	34	38	117	15	1	6	1	0	140	183	7	0	0	0	0	0	7	7							0	0	155	16	1	7	2	0	181	228	127	12	1	5	0	0	145	181
8.15-8.30	29	2	0	0	0	0	31	34	107	5	0	7	1	0	120	148	9	0	0	0	0	0	9	9							0	0	145	7	0	7	1	0	160	191	115	9	0	11	3	1	139	183
8.30-8.45	30	1	0	2	0	0	33	41	135	10	0	8	5	0	158	195	12	0	0	0	0	0	12	12							0	0	177	11	0	10	5	0	203	247	121	10	0	6	2	0	139	171
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	160	5	0	5	1	0	171	193	775	59	2	40	11	0	887	1095	46	1	1	0	0	0	48	52	0	0	0	0	0	0	0	0	981	65	3	45	12	0	1106	1340	738	80	3	37	8	1	867	1101
7.30-8.30	112	3	0	3	1	0	119	132	522	40	2	28	3	0	595	743	31	1	1	0	0	0	33	37	0	0	0	0	0	0	0	0	665	44	3	31	4	0	747	912	487	54	1	27	5	1	575	736

origine: **via Colombo**

dest.	SP13 nord								via San Rocco								SP13 sud								Inversione								*totale origine*								*totale destinazione*							
ora	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	53	7	0	16	0	0	76	135	1	0	1	0	0	0	2	5	0	1	2	0	0	0	3	10							0	0	54	8	3	16	0	0	81	149	171	17	1	8	2	4	203	251
7.30-7.45	57	13	0	16	1	0	87	154	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	1	0	0	1	4							0	0	59	13	0	17	1	0	90	160	193	9	0	5	3	1	211	237
7.45-8.00	50	7	0	7	3	0	67	97	9	2	0	0	0	0	11	14	3	2	0	0	0	0	5	8							0	0	62	11	0	7	3	0	83	119	258	12	2	6	6	0	284	322
8.00-8.15	57	8	0	8	1	0	74	110	3	1	0	0	0	0	4	6	2	0	0	0	0	0	2	2							0	0	62	9	0	8	1	0	80	117	222	2	1	8	3	0	236	264
8.15-8.30	47	5	0	15	0	0	67	120	1	0	1	0	0	0	2	5	3	0	0	1	0	0	4	7							0	0	51	5	1	16	0	0	73	131	228	8	1	6	5	1	249	278
8.30-8.45	41	12	1	6	0	0	60	99	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0							0	0	43	12	1	6	0	0	62	101	200	12	1	13	3	1	230	287
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	305	52	1	68	5	0	431	713	18	3	2	0	0	0	23	33	8	3	2	2	0	0	15	31	0	0	0	0	0	0	0	0	331	58	5	70	5	0	469	776	1272	60	6	46	22	7	1413	1639
7.30-8.30	211	33	0	46	5	0	295	480	15	3	1	0	0	0	19	26	8	2	0	2	0	0	12	21	0	0	0	0	0	0	0	0	234	38	1	48	5	0	326	527	901	31	4	25	17	2	980	1101

CONTEGGI AGLI INCROCI - COMUNE DI MELZO

Sezione: **5**
Vie: **SP14/via Firenze/via Verona**

Giorno: **0 gennaio 1900**
Meteo: **0 gennaio 1900**

origine: **via Verona**

dest.	SP14 est								via Firenze								SP14 ovest								Inversione								totale origine								totale destinazione							
ora	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	4	0	0	1	0	0	5	8	5	0	0	1	0	0	7	11	50	3	0	11	0	0	63	99									59	3	0	13	0	0	75	119	49	2	1	1	1	0	55	64
7.30-7.45	5	0	0	1	0	0	6	8	7	0	0	1	0	0	8	11	65	2	0	8	0	0	74	99									77	2	0	9	0	0	88	118	58	3	1	1	2	0	64	73
7.45-8.00	5	1	0	1	0	0	7	11	7	1	0	1	0	0	9	14	64	7	0	12	0	0	82	128									76	8	0	14	0	0	98	152	59	2	0	1	0	0	63	71
8.00-8.15	6	0	0	1	0	0	7	11	8	0	0	1	0	0	9	14	70	4	1	13	0	0	88	134									84	5	1	15	0	0	105	160	53	1	1	1	1	0	55	60
8.15-8.30	7	0	0	1	0	0	8	10	9	0	0	1	0	0	10	13	85	3	0	7	0	0	95	120									101	4	0	8	0	0	113	143	49	1	1	1	0	0	52	58
8.30-8.45	4	0	0	1	0	0	5	8	5	0	0	1	0	0	6	10	47	3	0	10	0	0	60	94									56	3	0	12	0	0	71	112	42	2	1	1	1	0	48	58
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	32	2	0	5	0	0	39	57	41	2	0	6	0	0	50	72	380	21	1	60	0	0	462	674	0	0	0	0	0	0	0	0	453	25	1	71	0	0	550	803	330	12	4	6	5	0	338	384
7.30-8.30	24	1	0	3	0	0	29	41	30	2	0	4	0	0	36	52	284	16	1	39	0	0	339	481	0	0	0	0	0	0	0	0	338	19	1	46	0	0	404	573	239	8	2	4	3	0	235	262

origine: **SP14 est**

dest.	via Firenze								SP14 ovest								via Verona								Inversione								totale origine								totale destinazione							
ora	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	4	0	0	0	0	0	4	5	307	6	0	3	3	0	119	136	16	1	0	1	1	0	18	21									127	7	0	4	4	0	142	163	42	3	1	5	1	0	51	73
7.30-7.45	4	1	0	0	0	0	5	6	116	13	0	1	3	0	133	154	18	2	0	0	0	0	20	24									138	16	0	1	3	0	158	184	46	1	1	5	1	0	54	71
7.45-8.00	4	1	0	0	0	0	5	6	307	34	0	3	1	0	126	157	17	2	0	1	0	0	19	24									128	17	0	4	1	0	150	187	50	1	0	5	1	0	58	74
8.00-8.15	4	0	0	0	0	0	5	5	119	3	0	3	3	0	129	143	18	1	0	1	1	0	20	22									142	4	0	4	4	0	154	170	49	4	1	4	0	0	58	79
8.15-8.30	4	0	0	0	0	0	5	5	112	7	1	3	2	0	123	142	17	1	0	0	1	0	19	22									133	8	1	3	2	0	147	170	59	3	1	4	1	0	67	83
8.30-8.45	3	0	0	0	0	0	4	6	92	10	1	8	3	0	114	132	14	2	0	1	1	0	18	23									110	12	1	9	4	0	136	182	42	4	2	3	1	0	52	70
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	24	2	0	1	1	0	28	33	653	54	2	21	15	0	745	885	100	8	0	3	2	0	114	136	0	0	0	0	0	0	0	0	778	64	2	25	18	0	887	1054	289	18	5	25	5	0	341	450
7.30-8.30	17	1	0	0	0	0	19	22	454	38	1	10	8	0	511	596	70	6	0	2	1	0	79	92	0	0	0	0	0	0	0	0	541	45	1	12	10	0	609	710	204	10	3	17	4	0	238	308

origine: **via Firenze**

dest.	SP14 ovest								via Verona								SP14 est								Inversione								totale origine								totale destinazione							
ora	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	36	1	1	1	1	0	40	45	29	1	1	0	1	0	32	36	5	0	0	0	0	0	5	6									70	2	2	1	2	0	77	87	13	1	0	2	0	0	16	23
7.30-7.45	45	1	2	0	2	0	49	54	36	1	1	0	1	0	39	43	6	0	0	0	0	0	7	7									87	2	3	0	3	0	95	104	15	1	0	1	0	0	18	23
7.45-8.00	48	0	0	1	0	0	49	50	38	0	0	0	0	0	39	40	6	0	0	0	0	0	6	7									93	0	0	1	0	0	94	97	15	1	0	2	0	0	19	26
8.00-8.15	37	0	1	0	0	0	38	39	30	0	0	0	0	0	30	31	5	0	0	0	0	0	5	5									72	0	1	0	0	0	73	76	17	1	0	2	0	0	20	27
8.15-8.30	33	0	1	0	0	0	34	35	26	0	0	0	0	0	27	28	4	0	0	0	0	0	4	5									64	0	1	0	0	0	65	68	19	1	0	1	0	0	21	26
8.30-8.45	30	1	1	0	1	0	32	35	24	0	1	0	0	0	26	28	4	0	0	0	0	0	4	5									58	1	2	0	1	0	62	68	13	1	0	2	0	0	16	23
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	231	3	5	1	3	0	242	259	183	2	4	1	2	0	192	205	30	0	1	0	0	0	32	34	0	0	0	0	0	0	0	0	444	5	9	2	6	0	466	499	92	6	1	10	1	0	109	148
7.30-8.30	164	1	3	1	2	0	170	179	130	1	2	0	1	0	135	142	22	0	0	0	0	0	22	24	0	0	0	0	0	0	0	0	316	2	5	1	3	0	327	344	66	4	0	6	1	0	78	103

origine: **SP14 ovest**

dest.	via Verona								SP14 est								via Firenze								Inversione								totale origine								totale destinazione							
ora	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	4	0	0	0	0	0	5	7	33	3	0	4	0	0	41	58	4	0	0	0	0	0	5	7									41	4	0	5	0	0	51	72	193	9	1	15	4	0	222	281
7.30-7.45	4	0	0	0	0	0	5	7	35	1	0	4	0	0	41	55	4	0	0	0	0	0	5	7									43	1	0	5	0	0	51	69	226	16	2	8	4	0	256	307
7.45-8.00	5	0	0	0	0	0	5	7	38	1	0	4	1	0	45	57	5	0	0	0	0	0	5	7									47	1	0	5	2	0	55	71	220	21	0	16	1	0	257	335
8.00-8.15	5	0	0	0	0	0	5	7	38	4	1	3	0	0	46	63	5	0	0	0	0	0	5	7									47	5	1	3	0	0	57	78	227	8	1	16	3	0	255	316
8.15-8.30	6	0	0	0	0	0	7	8	47	3	1	3	1	0	55	69	6	0	0	0	0	0	7	8									58	3	1	4	2	0	68	85	230	10	1	9	2	0	252	297
8.30-8.45	4	0	0	0	0	0	5	7	34	4	1	2	1	0	42	57	4	0	0	0	0	0	5	7									42	5	2	2	1	0	52	71	170	13	2	18	4	0	206	281
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	27	2	0	2	1	0	32	43	226	15	4	20	4	0	270	359	27	2	0	2	1	0	32	43	0	0	0	0	0	0	0	0	280	19	5	24	5	0	334	445	1264	77	7	82	18	0	1448	1818
7.30-8.30	19	1	0	2	0	0	22	29	159	8	2	14	3	0	187	244	19	1	0	2	0	0	22	29	0	0	0	0	0	0	0	0	197	10	3	17	4	0	231	302	902	55	4	49	10	0	1020	1256

CONTEGGI AGLI INCROCI - COMUNE DI MELZO

Sezione: **6**
Vie: **SP14/SP13**

Giorno: **0 gennaio 1900**
Meteo: **0 gennaio 1900**

origine: **SP13**

dest.	SP14 est								SP39								SP14 ovest								Inversione								totale origine								totale destinazione							
ora	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	13	4	0	5	0	0	21	40	14	4	0	5	0	0	23	44	4	1	0	1	0	0	7	13									31	9	0	11	0	0	51	98	178	11	1	7	2	0	199	238
7.30-7.45	11	5	0	3	0	0	20	38	12	6	0	3	0	0	22	41	4	2	0	1	0	0	6	12									27	13	1	7	0	0	48	91	186	17	2	11	2	0	218	279
7.45-8.00	13	5	0	4	0	0	21	39	14	5	0	4	0	0	23	43	4	1	0	1	0	0	7	13									32	11	0	9	0	0	52	96	191	20	0	13	3	0	228	296
8.00-8.15	19	5	0	5	0	0	29	52	20	6	0	5	0	0	32	56	6	2	0	1	0	0	9	17									45	13	1	11	0	0	70	125	191	10	1	13	2	0	216	271
8.15-8.30	27	4	0	7	0	0	38	64	29	4	0	7	0	0	41	70	9	1	0	2	0	0	12	21									65	9	1	16	0	0	91	155	187	11	1	13	2	0	214	270
8.30-8.45	21	3	1	3	0	0	28	43	23	3	1	3	0	0	30	47	7	1	0	1	0	0	9	14									51	7	2	7	0	0	67	104	185	18	1	10	5	0	218	274
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	104	26	2	25	0	0	157	276	113	28	2	28	0	0	171	302	34	8	1	8	0	0	51	90	0	0	0	0	0	0	0	0	251	62	5	61	0	0	379	668	1138	86	5	67	17	0	1294	1627
7.30-8.30	70	19	1	18	0	0	108	193	76	21	1	19	0	0	118	211	23	6	0	6	0	0	35	63	0	0	0	0	0	0	0	0	169	46	3	43	0	0	261	467	735	57	4	50	10	0	876	1115

origine: **SP14 est**

dest.	SP39								SP14 ovest								SP13								Inversione								totale origine								totale destinazione							
ora	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	22	1	0	1	0	0	25	28	105	5	0	3	2	0	116	138	109	6	0	3	2	0	120	138									236	12	3	7	4	0	260	300	58	9	2	7	2	0	77	116
7.30-7.45	25	1	0	1	0	0	27	31	117	5	1	3	2	0	128	147	121	6	1	3	2	0	133	152									263	12	3	6	4	0	288	330	53	9	1	7	2	0	71	107
7.45-8.00	24	2	0	0	0	0	26	30	112	8	0	2	2	0	124	141	115	8	0	2	2	0	128	145									251	17	0	5	5	0	278	316	63	7	1	9	1	0	80	117
8.00-8.15	24	1	0	1	0	0	26	30	111	4	0	4	2	0	121	140	115	4	0	5	2	0	125	145									249	8	1	10	4	0	272	315	60	11	2	8	1	0	81	125
8.15-8.30	23	1	0	1	0	0	27	32	110	6	0	5	2	0	124	149	114	6	0	6	2	0	128	154									247	14	1	12	4	1	279	336	72	8	1	10	1	0	91	135
8.30-8.45	24	1	0	1	1	0	27	32	112	7	0	5	3	0	126	151	115	7	0	6	3	0	131	156									251	15	0	12	6	0	284	340	67	7	2	5	1	0	82	112
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	142	7	1	5	1	0	158	184	666	35	3	23	12	0	739	861	689	36	3	24	12	0	764	890	0	0	0	0	0	0	0	0	1497	78	5	57	27	1	1661	1935	372	49	9	45	7	0	483	710
7.30-8.30	96	5	0	3	2	0	106	123	449	23	2	15	8	0	497	576	465	23	2	15	8	0	514	596	0	0	0	0	0	0	0	0	1010	51	5	33	17	1	1117	1296	248	34	5	33	4	0	323	483

origine: **SP39**

dest.	SP14 ovest								SP13								SP14 est								Inversione								totale origine								totale destinazione							
ora	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	8	1	0	0	0	0	9	11	57	4	0	3	0	0	64	78	10	1	0	1	0	0	11	14									75	5	0	4	0	0	84	103	49	7	1	6	1	0	64	95
7.30-7.45	8	2	0	1	0	0	10	16	53	10	0	7	0	0	71	109	9	2	0	1	0	0	12	19									70	14	0	10	0	0	94	144	49	8	1	5	1	0	63	91
7.45-8.00	9	2	0	1	0	0	12	19	61	12	0	10	1	0	84	131	11	2	0	2	0	0	15	23									81	16	0	13	1	0	111	172	52	7	0	6	1	0	66	93
8.00-8.15	9	1	0	1	0	0	11	15	65	4	0	7	0	0	77	106	11	1	0	1	0	0	13	18									86	6	0	10	0	0	102	140	55	8	1	7	1	0	71	106
8.15-8.30	9	0	0	1	0	0	10	14	61	3	0	7	0	0	71	96	11	1	0	1	0	0	12	17									81	4	0	9	0	0	94	126	65	7	1	9	1	0	82	121
8.30-8.45	8	2	0	1	0	0	10	14	57	10	0	4	1	0	73	99	10	2	0	1	0	0	13	17									75	14	0	5	2	0	96	130	60	5	2	5	1	0	72	98
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	51	6	0	6	0	0	64	90	355	44	0	38	2	0	440	629	62	8	0	7	0	0	76	107	0	0	0	0	0	0	0	0	468	58	0	50	3	0	579	816	330	41	5	37	5	0	419	603
7.30-8.30	35	4	0	5	0	0	44	64	241	30	0	31	1	0	303	442	42	5	0	5	0	0	53	77	0	0	0	0	0	0	0	0	318	39	0	41	1	0	400	583	221	29	3	26	3	0	283	411

origine: **SP14 ovest**

dest.	SP13								SP14 est								SP39								Inversione								totale origine								totale destinazione							
ora	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	autofurg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	13	2	1	1	1	0	16	22	35	4	2	2	2	0	45	62	13	2	1	1	1	0	16	22									60	8	3	4	3	0	77	106	117	7	0	5	2	0	132	158
7.30-7.45	12	1	0	1	1	0	14	18	32	2	1	3	2	0	39	50	12	1	0	1	1	0	14	18									55	3	1	5	3	0	67	87	128	9	1	5	2	0	145	175
7.45-8.00	14	0	0	1	0	0	16	20	39	0	1	3	1	0	44	55	14	0	0	1	0	0	16	20									67	0	1	6	2	0	76	94	125	11	0	5	2	0	143	172
8.00-8.15	11	2	1	1	0	0	14	20	31	4	2	2	1	0	39	55	11	2	1	1	0	0	14	20									53	8	3	3	1	0	67	94	126	6	1	7	2	0	142	172

CONTEGGI AGLI INCROCI - COMUNE DI MELZO

Sezione: **7**
Vie: **SP39/A35var**

Giorno: **0 gennaio 1900**
Meteo: **0 gennaio 1900**

origine: **SP39 nord**

dest.	A35var est								SP39 sud								A35var ovest								Inversione								totale origine								totale destinazione							
ora	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	27	1	0	2	0	0	30	36	105	4	0	7	1	0	117	142	103	4	0	7	1	0	115	139							0	0	236	8	0	15	3	0	261	317	51	9	0	5	0	0	65	94
7.30-7.45	29	1	0	1	1	0	32	38	115	4	0	5	3	0	127	149	113	4	0	5	3	0	125	146							0	0	257	10	0	12	6	0	285	333	121	11	1	10	0	0	142	191
7.45-8.00	29	2	0	1	0	0	32	36	113	8	0	3	1	0	124	143	111	7	0	3	1	0	122	140							0	0	252	17	0	6	3	0	278	320	109	10	0	11	0	0	130	179
8.00-8.15	26	1	0	1	0	0	29	35	103	4	0	5	2	0	115	136	101	4	0	5	2	0	113	134							0	0	231	10	1	11	4	0	257	305	109	17	0	3	1	0	130	165
8.15-8.30	27	1	0	1	0	0	29	33	106	5	0	3	1	0	115	129	104	5	0	2	1	0	113	127							0	0	238	11	0	6	2	0	257	289	115	8	0	8	0	0	131	167
8.30-8.45	27	1	0	1	0	0	29	32	105	4	0	3	1	0	113	127	103	4	0	3	1	0	111	125							0	0	235	10	0	6	2	0	253	285	91	12	0	7	0	0	109	147
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	165	8	0	6	2	0	181	210	647	30	0	25	9	0	711	826	636	29	0	24	9	0	698	812	0	0	0	0	0	0	0	0	1447	66	1	56	20	0	1590	1848	596	66	1	44	1	0	708	942
7.30-8.30	111	5	0	4	2	0	122	142	437	22	0	15	7	0	481	557	429	21	0	15	7	0	472	547	0	0	0	0	0	0	0	0	977	48	1	35	15	0	1075	1247	454	46	1	32	1	0	534	701

origine: **A35var est**

dest.	SP39 sud								A35var ovest								SP39 nord								Inversione								totale origine								totale destinazione							
ora	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	30	9	0	6	0	0	45	77	1	0	0	0	0	1	2		15	4	0	3	0	0	22	37							0	0	46	13	0	9	0	0	68	136	33	1	0	2	0	0	36	45
7.30-7.45	33	10	0	8	0	0	50	87	1	0	0	0	0	2	3		16	5	0	4	0	0	24	42							0	0	49	14	0	12	0	0	75	132	43	2	0	2	1	0	48	58
7.45-8.00	36	9	1	8	0	0	54	93	1	0	0	0	0	2	3		17	4	0	4	0	0	26	45							0	0	54	14	1	13	0	0	81	141	43	3	0	2	0	0	48	59
8.00-8.15	38	8	0	4	0	0	50	76	1	0	0	0	0	2	2		18	4	0	2	0	0	24	37							0	0	57	13	0	7	0	0	76	115	40	2	0	2	0	0	44	51
8.15-8.30	39	8	0	5	0	0	53	80	1	0	0	0	0	2	2		19	4	0	2	0	0	25	38							0	0	60	13	0	7	0	0	80	120	42	2	0	1	0	0	45	52
8.30-8.45	38	9	0	4	0	0	52	78	1	0	0	0	0	2	2		18	4	0	2	0	0	25	38							0	0	58	14	0	7	0	0	78	119	39	2	0	1	0	0	42	48
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	214	53	1	36	0	0	303	492	7	2	0	1	0	0	9	15	103	25	0	17	0	0	146	236	0	0	0	0	0	0	0	0	324	80	1	54	0	0	459	743	239	12	0	11	2	0	264	313
7.30-8.30	145	35	1	25	0	0	206	336	4	1	0	1	0	0	6	10	70	17	0	12	0	0	99	162	0	0	0	0	0	0	0	0	220	53	1	38	0	0	312	509	167	9	0	7	2	0	185	220

origine: **SP39 sud**

dest.	A35var ovest								SP39 nord								A35var est								Inversione								totale origine								totale destinazione							
ora	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	6	1	0	0	0	0	7	9	20	2	0	1	0	0	23	30	6	1	0	0	0	0	7	9							0	0	32	3	0	2	0	0	37	47	137	13	0	13	1	0	164	221
7.30-7.45	15	1	0	1	0	0	17	22	48	3	1	4	0	0	54	71	14	1	0	1	0	0	16	21							0	0	76	4	1	6	0	0	87	113	152	14	0	13	3	0	183	242
7.45-8.00	15	1	0	1	0	0	17	23	48	4	0	4	0	0	57	77	14	1	0	1	0	0	16	22							0	0	77	7	0	7	0	0	91	122	152	17	1	11	1	0	182	241
8.00-8.15	14	1	0	0	0	0	15	17	47	2	0	1	0	0	50	57	14	1	0	0	0	0	14	16							0	0	75	3	0	2	0	0	80	90	145	14	0	9	2	0	170	219
8.15-8.30	16	1	0	1	0	0	17	21	51	3	0	3	0	0	56	67	15	1	0	1	0	0	16	19							0	0	81	4	0	4	0	0	89	107	150	14	0	8	1	0	172	214
8.30-8.45	13	1	0	1	0	0	14	17	43	2	0	2	0	0	47	55	12	1	0	1	0	0	14	16							0	0	69	3	0	3	0	0	75	88	146	14	0	7	1	0	168	210
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	79	5	0	3	0	0	88	109	256	15	1	15	0	0	287	356	74	4	0	4	0	0	83	103	0	0	0	0	0	0	0	0	409	24	1	24	0	0	458	568	881	85	1	62	9	0	1038	1348
7.30-8.30	59	3	0	4	0	0	67	83	193	11	1	12	0	0	217	271	56	3	0	3	0	0	63	78	0	0	0	0	0	0	0	0	308	18	1	19	0	0	346	433	599	58	1	41	7	0	706	917

origine: **A35var ovest**

dest.	SP39 nord								A35var est								SP39 sud								Inversione								totale origine								totale destinazione							
ora	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	16	3	0	1	0	0	20	27	0	0	0	0	0	0	0		1	0	0	0	0	0	2	2							0	0	18	3	0	1	0	0	22	29	111	4	0	7	1	0	123	151
7.30-7.45	58	4	0	3	0	0	64	78	0	0	0	0	0	0	0		5	0	0	0	0	0	5	7							0	0	63	4	0	3	0	0	70	84	128	5	0	7	3	0	143	171
7.45-8.00	44	1	0	3	0	0	48	57	0	0	0	0	0	0	0		4	0	0	0	0	0	4	5							0	0	48	1	0	3	0	0	52	62	126	9	0	4	1	0	141	167
8.00-8.15	44	11	0	0	1	0	56	72	0	0	0	0	0	0	0		4	1	0	0	0	0	5	6							0	0	48	12	0	0	1	0	61	78	117	5	0	5	2	0	130	154
8.15-8.30	46	2	0	3	0	0	50	61	0	0	0	0	0	0	0		4	0	0	0	0	0	4	5							0	0	50	2	0	3	0	0	55	67	121	6	0	3	1	0	131	150
8.30-8.45	29	5	0	3	0	0	38	54	0	0	0	0	0	0	0		3	0	0	0	0	0	3	5							0	0	32	6	0	3	0	0	41	59	117	5	0	3	1	0	127	144
8.45-9.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
totale	237	26	0	12	1	0	276	348	0	0	0	0	0	0	0		20	2	0	1	0	0	24	30	0	0	0	0	0	0	0	0	257	28	0	13	1	0	299	379	721	35	1	30	9	0	795	986
7.30-8.30	191	17	0	8	1	0	218	268	0	0	0	0	0	0	0		16	1	0	1	0	0	19	23	0	0	0	0	0	0	0	0	208	19	0	9	1	0	237	291	493	26	1	20	7	0	545	641

CONTEGGI AGLI INCROCI - COMUNE DI MELZO

Sezione: **8**
Vie: **Martiri della Liberazione/Vespucci/Ferrero**

Giorno: **7 maggio 2025**
Meteo: **nuvoloso**

origine: **Vespucci**

dest.	Martiri della Liberazione est								Ferrero								Martiri della Liberazione ovest								totale origine								totale destinazione							
ora	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	8	8	64	1	0	0	1	0	66	67	72	1	0	0	1	0	74	75	25	0	0	0	1	0	26	26
7.30-7.45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	4	4	103	1	0	0	0	2	106	106	106	1	0	0	1	2	110	109	19	2	2	0	0	0	23	31
7.45-8.00	1	0	0	0	0	0	1	1	4	0	0	0	0	0	4	4	106	0	1	0	2	2	111	111	111	0	1	0	2	2	116	116	30	0	0	0	0	0	30	30
8.00-8.15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	4	91	0	1	0	1	1	94	95	95	0	1	0	1	1	98	99	34	1	1	0	0	2	38	40
8.15-8.30	4	0	0	0	0	0	4	4	4	0	0	0	0	0	4	4	82	1	1	0	1	0	85	89	90	1	1	0	1	0	93	97	22	3	0	0	0	1	26	30
8.30-8.45	4	0	0	0	0	0	4	4	3	0	0	0	0	0	3	3	54	0	0	0	1	0	55	55	61	0	0	0	1	0	62	62	34	0	0	0	0	0	34	34
totale	9	0	0	0	0	0	9	9	26	0	0	0	1	0	27	27	500	3	3	0	6	5	517	522	535	3	3	0	7	5	553	558	164	6	3	0	1	3	177	191
7.30-8.30	5	0	0	0	0	0	5	5	15	0	0	0	1	0	16	16	382	2	3	0	4	5	396	401	402	2	3	0	5	5	417	421	105	6	3	0	0	3	117	131

origine: **Martiri della Liberazione est**

dest.	Ferrero								Martiri della Liberazione ovest								Vespucci								totale origine								totale destinazione							
ora	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	3	1	0	0	0	0	4	6	80	0	2	0	3	0	85	89	8	0	0	0	0	0	8	8	91	1	2	0	3	0	97	102	5	0	0	0	0	1	6	5
7.30-7.45	6	0	0	0	0	0	6	6	110	1	0	0	0	0	111	113	4	1	0	0	0	0	5	7	120	2	0	0	0	0	122	125	1	0	0	0	0	0	1	1
7.45-8.00	8	0	0	0	0	0	8	8	138	0	0	0	0	0	138	138	2	0	0	0	0	0	2	2	148	0	0	0	0	0	148	148	3	0	0	0	0	1	4	3
8.00-8.15	2	1	0	0	0	0	3	5	105	1	1	0	2	0	109	112	9	1	0	0	0	0	10	12	116	3	1	0	2	0	122	128	1	0	0	0	0	0	1	1
8.15-8.30	1	0	0	0	0	0	1	1	92	1	0	0	1	0	94	95	4	2	0	0	0	0	6	9	97	3	0	0	1	0	101	105	6	0	0	0	0	0	6	6
8.30-8.45	1	0	0	0	0	0	1	1	84	1	0	0	1	0	86	87	9	0	0	0	0	0	9	9	94	1	0	0	1	0	96	97	6	0	0	0	0	0	6	6
totale	21	2	0	0	0	0	23	26	609	4	3	0	7	0	623	633	36	4	0	0	0	0	40	46	666	10	3	0	7	0	686	705	22	0	0	0	0	2	24	22
7.30-8.30	17	1	0	0	0	0	18	20	445	3	1	0	3	0	452	458	19	4	0	0	0	0	23	29	481	8	1	0	3	0	493	506	11	0	0	0	0	1	12	11

origine: **Ferrero**

dest.	Martiri della Liberazione ovest								Vespucci								Martiri della Liberazione est								totale origine								totale destinazione							
ora	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	0	0	0	1	0	0	1	4	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	1	3	5	18	3	0	1	0	0	22	30
7.30-7.45	0	1	0	0	0	0	1	3	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	4	15	1	0	1	1	0	18	22
7.45-8.00	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	2	1	20	1	0	0	0	0	21	23
8.00-8.15	0	2	0	0	0	0	2	5	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	3	6	11	1	0	1	0	0	13	18
8.15-8.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	1	0	1	0	0	15	20
8.30-8.45	0	0	0	2	0	0	2	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	8	7	0	0	1	1	0	9	12
totale	1	3	0	3	0	0	7	21	3	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	2	2	0	4	3	0	3	0	2	12	24	84	7	0	5	2	0	98	123
7.30-8.30	1	3	0	0	0	0	4	9	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	1	1	0	3	3	0	0	0	1	7	11	59	4	0	3	1	0	67	82

origine: **Martiri della Liberazione ovest**

dest.	Vespucci								Martiri della Liberazione est								Ferrero								totale origine								totale destinazione							
ora	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto+furg	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
7.15-7.30	16	0	0	0	1	0	17	17	5	0	0	0	0	0	5	5	7	2	0	1	0	0	10	16	28	2	0	1	1	0	32	38	144	1	2	1	4	0	152	160
7.30-7.45	14	1	2	0	0	0	17	24	1	0	0	0	0	0	1	1	6	1	0	1	0	0	8	13	21	2	2	1	0	0	26	37	213	3	0	0	0	2	218	221
7.45-8.00	28	0	0	0	0	0	28	28	2	0	0	0	0	0	2	2	8	1	0	0	0	0	9	11	38	1	0	0	0	0	39	41	245	0	1	0	2	2	250	250
8.00-8.15	24	0	1	0	0	2	27	28	1	0	0	0	0	0	1	1	5	0	1	0	0	0	6	9	30	0	1	1	0	2	34	38	196	3	2	0	3	1	205	212
8.15-8.30	18	1	0	0	0	1	20	21	2	0	0	0	0	0	2	2	8	1	0	1	0	0	10	15	28	2	0	1	0	1	32	37	174	2	1	0	2	0	179	184
8.30-8.45	25	0	0	0	0	0	25	25	2	0	0	0	0	0	2	2	3	0	0	1	1	0	5	8	30	0	0	1	1	0	32	35	138	1	0	2	2	0	143	150
totale	125	2	3	0	1	3	134	142	13	0	0	0	0	0	13	13	37	5	0	5	1	0	48	70	175	7	3	5	2	3	195	225	1110	10	6	3	13	5	1147	1176
7.30-8.30	84	2	3	0	0	3	92	100	6	0	0	0	0	0	6	6	27	3	0	3	0	0	33	47	117	5	3	3	0	3	131	153	828	8	4	0	7	5	852	867